POLITECNICO MILANO 1863
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E STUDI URBANI

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

TRASPOL report 2/21

RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA | ANNO 2020

ITALIAN LONG-DISTANCE COACH TRANSPORT MARKET REPORT | YEAR 2020

IL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA (*Italian long-distance coach transport market report*)
Anno 2020 / Year 2020

Autori: **Paolo Beria, Samuel Tolentino, Vardhman Lunkar**

Il presente rapporto viene pubblicato periodicamente in collaborazione con **Checkmybus.it**, sulla base dei dati raccolti sulla piattaforma.
The report is published in collaboration with Checkmybus.it based on the data available on Checkmybus.it website.

Please quote as follows:

Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2021). *Rapporto sul Mercato delle Autolinee a Lunga Percorrenza in Italia | Anno 2020*. TRASPOL Report 2/21 & Checkmybus. Milano, Italy.

Photo by Annie Spratt on Unsplash

TRASPOL – Laboratorio di Politica dei Trasporti
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Politecnico di Milano
Via Bonardi 3, 20133, Milano, Italy.
http://www.traspol.polimi.it

SOMMARIO

1 Introduzione | Introduction 4
2 Sinossi | Overview 6
3 Utenza delle autolinee | Coach users 9
4 L'andamento del mercato | Market development 12
5 Indice dei prezzi | Price index 21
6 Metodologia | Methodology 31
7 Conclusioni | Final remarks 34

1 INTRODUZIONE | INTRODUCTION

Questo rapporto, preparato in collaborazione con Checkmybus.it, è la **ottava edizione** della serie di **studi sull'andamento del mercato degli autobus di lunga percorrenza in Italia.** Il rapporto è dedicato al monitoraggio dell'evoluzione del settore tra gli anni 2017 e 2020 con un particolare focus sui prezzi.
Questa serie di studi vuole costituire uno strumento utile per monitorare l'evoluzione del mercato del trasporto passeggeri a lunga distanza su gomma nel corso degli anni, indirizzato sia alle compagnie di autotrasporto che ai regolatori pubblici.
Poiché il 2020 è indubbiamente stato un anno "fuori dall'ordinario", **questo rapporto mira anche a evidenziare come l'epidemia di COVID-19 abbia avuto un impatto sul trasporto su autobus a lunga distanza in Italia.**

Questa edizione segue la stessa struttura e metodologia della precedente. I collegamenti aeroportuali sono stati analizzati separatamente poiché si sono evoluti come un sotto-mercato specifico con comportamenti diversi.

Il rapporto è liberamente scaricabile da www.checkmybus.it e da http://www.traspol.polimi.it ed è basato sul campione di dati raccolti dalla piattaforma di vendita Checkmybus.it da gennaio 2017 a dicembre 2020.

Tutte le specifiche metodologiche sono raccolte nell'ultimo capitolo.

This report has been prepared in collaboration with Checkmybus.it. It is the **eighth edition** of the detailed **study on the long-distance coach market in Italy**. The current research deals with market trends spanning 2017-2020, focusing on price trends. Such extensive research aims to be a valuable tool to monitor the coach market evolution over the years, addressed both at coach companies and the public regulator. While we are all aware of how "out of the ordinary" the year 2020 was, **this report also highlights how the COVID-19 outbreak has impacted long-distance bus transport in Italy**.

This edition adopts the same structure and methodology as the 7th edition. Results and comparisons for the airport connections have been dealt with separately, given their different behaviour.

The report is freely available at www.traspol.polimi.it and www.checkmybus.it. It is based on a sample of data collected by the Checkmybus.it platform from January 2017 to December 2020.

All methodological specifications are given in the last section.

Approfondimenti / *Further material*

- 2013. STUDIO SUL SERVIZIO AUTOBUS DI LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA

Beria P., Grimaldi R., Laurino A. (2013). *Long distance coach transport in Italy. State of the art and perspectives.*

- 2014. IL TRASPORTO PASSEGGERI SU AUTOBUS PER LE LUNGHE DISTANZE.

Beria, P. et al. (2014). *Spatial and scenario analyses of long-distance coach transport in Italy*

- 2015. AUTOLINEE STATALI: GLI EFFETTI DELLA RIFORMA.

Beria P., Laurino A., Bertolin A., Grimaldi R. (2015). *Long distance coach services: the effects of the reform. Results, opportunities and critical aspects following the opening of the market.*

- 2016-2019. RAPPORTO SUL MERCATO DELLE AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA

Beria P., Laurino A. (2016). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report Ist semester 2016.*
Beria P., Nistri D., Laurino A. (2017). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2016.*
Beria P., Nistri D. (2017). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report Ist semester 2017*.
Beria P., Nistri D. (2018). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2017.*
Beria P., Tolentino S. (2018). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Summary Ist semester 2018.*
Beria P., Tolentino S. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2018.*
Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2019). Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2019.

- 2017. INTERCITY COACH LIBERALISATION. THE CASES OF GERMANY AND ITALY

Grimaldi R., Augustin K., Beria P. (2017). Intercity coach liberalisation. The cases of Germany and Italy. *Transportation Research Procedia*, 25, 474-490.

- 2018. INTERCITY COACH LIBERALISATION IN ITALY: FARES DETERMINANTS

Beria P., Nistri D., Laurino A. (2018). Intercity coach liberalization in Italy: Fares determinants in an evolving market, *Research in Transportation Economics*, 69, 260-269.

- 2018. ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

Atlante dei trasporti italiani. Infrastrutture, offerta, domanda. Beria P. (a cura di). Libreria Geografica, 2018.

- 2019. EVOLVING LONG-DISTANCE PASSENGER SERVICES IN ITALY

Beria P., Bertolin A. (2019). Evolving long-distance passenger services. Market concentration, fares and specialisation patterns in Italy. *Research in Transportation Economics*, 74, 77-92.

- 2019. IL TRASPORTO INTERURBANO CON AUTOBUS. FOCUS SULLA SICUREZZA

Beria P., Tolentino S. (2019). IL TRASPORTO INTERURBANO CON AUTOBUS. Analisi del mercato delle autolinee a lunga percorrenza dalla liberalizzazione ad oggi e focus sulla sicurezza rispetto agli incidenti stradali. *Report preparato per Autobusweb*.

- 2019. AUTOLINEE A LUNGA PERCORRENZA IN ITALIA DA PRIMA DELLA LIBERALIZZAZIONE A OGGI

Bertolin A., Tolentino S. (2019). Le autolinee di media e lunga percorrenza in Italia: evoluzione del settore da prima della liberalizzazione ad oggi. *Rivista di Economia e Politica dei Trasporti*, n. 1, art. 2.

2 SINOSSI | OVERVIEW

Il quadro complessivo: quattro anni di monitoraggio

Come è ormai noto[1], l'apertura nel 2014 del mercato della lunga percorrenza su gomma si è rapidamente tradotta in nuove relazioni servite e/o nell'aumento delle frequenze settimanali, nella proposta di nuovi modelli di offerta (intercity, notturno tra grandi città, etc.) ed in un marcato utilizzo di tariffe differenziate, soprattutto sulle tratte in competizione con la ferrovia.

Già dopo pochi mesi, il settore ha subito un importante cambiamento, con l'acquisto da parte di FlixBus di tutte le attività europee di Megabus, compreso il mercato italiano.

Altri movimenti di rilievo nel mercato si sono avuti all'inizio del 2017, quando FSI ha acquisito il 51% di SIMET, per offrire servizi di autobus a lunga percorrenza con il marchio Busitalia. Tuttavia, dopo meno di due anni di crescita, è avvenuta l'uscita dell'operatore ferroviario a seguito di una revisione del piano industriale, dunque il marchio ritorna sotto il pieno controllo di SIMET. Parallelamente, FlixBus ha continuato a rafforzare la propria posizione nei mercati del Nord e del Centro, con nuove rotte e partnership con imprese locali. Successivamente, è ripresa la penetrazione nel mercato maggiormente presidiato dagli operatori storici, ovvero il Sud, con l'istituzione di collegamenti con la Calabria da settembre 2018 e con la Sicilia da novembre 2018. Penultimo tassello della strategia di consolidamento di FlixBus è l'accordo di partnership raggiunto con Baltour, grazie al quale da metà novembre 2018 tutte le tratte nazionali ed internazionali del Gruppo Baltour sono acquistabili anche tramite i suoi canali di vendita ed è stato dato un ulteriore impulso all'espandersi del network. Nell'ottobre 2019, Marozzi, che è stata una delle prime aziende a investire nel trasporto di passeggeri su strada, ha ceduto le linee interregionali a FlixBus. Anche in questo caso la frequenza è aumentata, in particolare sulle rotte più richieste come Bari-Roma, Bari-Napoli, Lecce-Firenze e Taranto-Firenze e la possibilità di trasportare la bicicletta al seguito è stata introdotta su molti collegamenti.

Nel 2019 è diventata via via operativa BlaBlaBus, nuovo marchio di BlaBlaCar nato dall'acquisto da SNCF di

The overall picture: four years of monitoring

After the complete deployment of liberalization in 2014, the operators introduced new routes and increased frequency. Thus, the market uplifted in terms of demand, supply and geographical coverage. Liberalization has also ramped up competition in terms of active operators. New intercity connections with greater frequencies were offered mainly in competition with the railway services. (intercity, night-time between large cities, seasonal routes etc.).

After a few months, the market had already undergone a substantial change, with FlixBus acquiring all Megabus' European activities, including the Italian market.

At the beginning of 2017, FSI acquired 51% of SIMET to offer long-distance bus services under the Busitalia brand. However, after less than two years of growth, the railway operator exited following a revision of the industrial plan; therefore, the brand returned under complete control of SIMET.

Increasing partnerships with local operators in the North and the Center, FlixBus continued to strengthen its presence in the Italian market by adding new connections in Sicily and Calabria. The merging in later 2018 of Baltour, a company with 50 years of experience in Italy, with FlixBus and its technological innovation led to an increase of domestic and international routes across all of Italy. In October 2019, Marozzi, one of the first companies to invest in road passenger transport, passed the coverage of interregional lines to FlixBus. Frequency also increased in this case, especially on high demand routes like Bari-Roma, Bari-Naples, Lecce-Florence and Taranto-Florence, and the possibility of carrying the bicycle has been introduced on many connections.

In 2019 the new brand BlaBlaBus started operations. It is the outcome of the acquisition by BlaBlacar of the formerly SNCF-owned bus company Ouibus. Initially operating on the French market, the newcomer has already partnerships with legacy carriers in Italy and Europe, establishing a multimodal transport

[1] Beria et al. (2015), Autolinee statali: gli effetti della riforma. Risultati, opportunità e criticità dell'apertura del mercato. Report preparato per ANAV

Ouibus. Inizialmente sul mercato francese, il nuovo entrante ha però già stretto partnership con vettori legacy in Italia ed Europa per creare una rete di trasporto multimodale che offre carsharing e autobus su un'unica piattaforma.
Da gennaio 2020, Sais Autolinee (un operatore storico che offre servizi di autobus regionali e interregionali) ha iniziato a offrire servizi diurni e notturni giornalieri ai passeggeri sulla rotta Sicilia-Calabria-Puglia.
Nel febbraio 2020, è stato annunciato che una nuova società italiana, Itabus, sarebbe stata operativa entro l'estate con una flotta di 300 autobus (a regime). Tuttavia, l'insorgere della crisi sanitaria ha interrotto il piano di ingresso sul mercato.

Secondo autobusweb.com, **il volume di turisti che utilizzano l'autobus nel 2020 si è ridotto a quelli di 30 anni fa**, ovvero una riduzione della domanda del 65%. L'analisi presentata in questo rapporto corrobora questa informazione.
È evidente che la principale caduta sia stata dovuta al lockdown imposto da marzo ad inizio giugno 2020, seguito dall'effetto della pandemia sui comportamenti di viaggio e sulle scelte modali dei passeggeri nella restante parte dell'anno. Il settore del noleggio è stato completamente arrestato dalla pandemia e questa inattività ha messo in pericolo l'industria del trasporto passeggeri di lunga distanza e impedisce l'espansione della fornitura di servizi. Mentre ci si aspettava che il mercato italiano degli autobus avrebbe chiuso con un record il 2020, il record è sfortunatamente stato nel senso opposto: solo 2100 unità vendute rispetto alle 3200 del 2019. Purtroppo, con blocchi intermittenti e restrizioni diverse per le varie regioni, **il 2021 non sembra essere un anno promettente, con viaggi di lunga percorrenza notevolmente ridotti** (anche se non del tutto assenti) e tutta la filiera conseguentemente in sofferenza.

Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi, l'anno 2020 ha visto un rialzo dei prezzi rispetto al 2019, in controtendenza al trend ribassista in atto. La **pandemia ha cambiato completamente le dinamiche a causa dell'impatto sulle scelte di viaggio che ha innescato una minore domanda** (numero di coppie OD ridotto del 45%) **e di conseguenza prezzi più elevati.** È stato osservato un **aumento di oltre il 50% dell'indice dei prezzi per il secondo semestre del 2020 rispetto al secondo semestre del 2019. Lo stesso per le rotte**

network that offers carpooling and buses on a single platform.
From January 2020, Sais Autolinee (a historical operator offering interregional and regional bus services) has started offering daily night and day services to passengers on the Sicily-Calabria-Puglia route.
In February 2020, it was announced that a new Italian company, Itabus, would have been operational by the summer, with a fleet of 300 bus. However, due to the unprecedented health crisis of the outbreak of COIVD-19, the expansion plans remain unfulfilled.

According to autobusweb.com, **the tourist volume using the coach in 2020 has retracted to those of 30 years ago**. They claimed that an alarming figure of reduction of the demand had been observed (-65%). This can be validated by the analysis performed further in this report. It is pretty evident that the main downfall has been due to the lockdown, but it cannot be denied seeing the ripple effect of the pandemic on the travel behaviour and modal choices of the passengers in the remaining part of the year. The rental sector was at a complete standstill and this inactivity puts the long-distance industry in jeopardy and impedes expansion of providing services. While the Italian coach market was expected to close on a record in 2020, it sets a record but unfortunately in the opposite sense. It closed at 2100 units sold with respect to 3200 in 2019. Unfortunately, with intermittent lockdowns and different restrictions for different regions, **2021 does not seem to be a promising year, with long-distance journeys significantly reduced** (though not wholly absent) and the entire sector consequently in crisis.

Regarding price trends, the year 2020 has seen a rise in the prices with respect to 2019, contrary to the ongoing lowering trend. **The pandemic changed the dynamics entirely owing to the altered travel behaviour triggering less demand** (number of OD pairs reduced by 45%) **and consequently higher prices. A more than 50% rise in the price index was observed for the second semester of 2020 relative to the second semester of 2019. The same happened for airport routes, that in 2020, the prices increased by more than 40% for the second semester following**

aeroportuali, che avevano registrato un calo dell'indice dei prezzi dal 2017 al 2019, cresciuti poi **nel 2020 di oltre il 40% per il secondo semestre**.
E' chiaro che questi aumenti sono dovuti al tentativo delle aziende di limitare i danni del crollo della domanda eliminando le tariffe promozionali, ma anche del limite ai posti vendibili per garantire il distanziamento.

a significant fall in the price index from 2017 to 2019.
Clearly, price increases are due to the tentative of the firms to limit the effects of the fall of demand reducing promotional prices, but also to cope with the limits to the load factors.

3 UTENZA DELLE AUTOLINEE | COACH USERS

Le ricerche su CheckMyBus.it

Dopo una forte crescita del numero di ricerche nei primi due anni dal lancio del motore di ricerca Checkmybus.it, il 2017 è stato un anno abbastanza costante, ad eccezione dei mesi estivi e delle festività natalizie. Nel secondo semestre del 2018 vi è stata un'accelerazione nelle prenotazioni, che è continuata nel 2019 con una crescita delle ricerche rispetto al 2018 del 70%, spinta da un aumento del 32% delle coppie origine-destinazione cercate.

Nel 2020 ci si sarebbe aspettata una ulteriore crescita, abbozzata nel mese di gennaio. Tuttavia, a causa della preoccupazione legata alle prime fasi della pandemia in Europa e ai primi casi registrati in Italia verso la fine di febbraio, le ricerche totali nel secondo mese erano già diminuite. La maggior parte del primo semestre è praticamente azzerata dalle restrizioni sugli spostamenti introdotte dal governo. **Il secondo semestre, nonostante l'allentamento del lockdown, mostra comunque una diminuzione del 75% delle ricerche totali rispetto al secondo semestre del 2019**. Il numero delle coppie OD ricercate ha mostrato un calo del 45%.

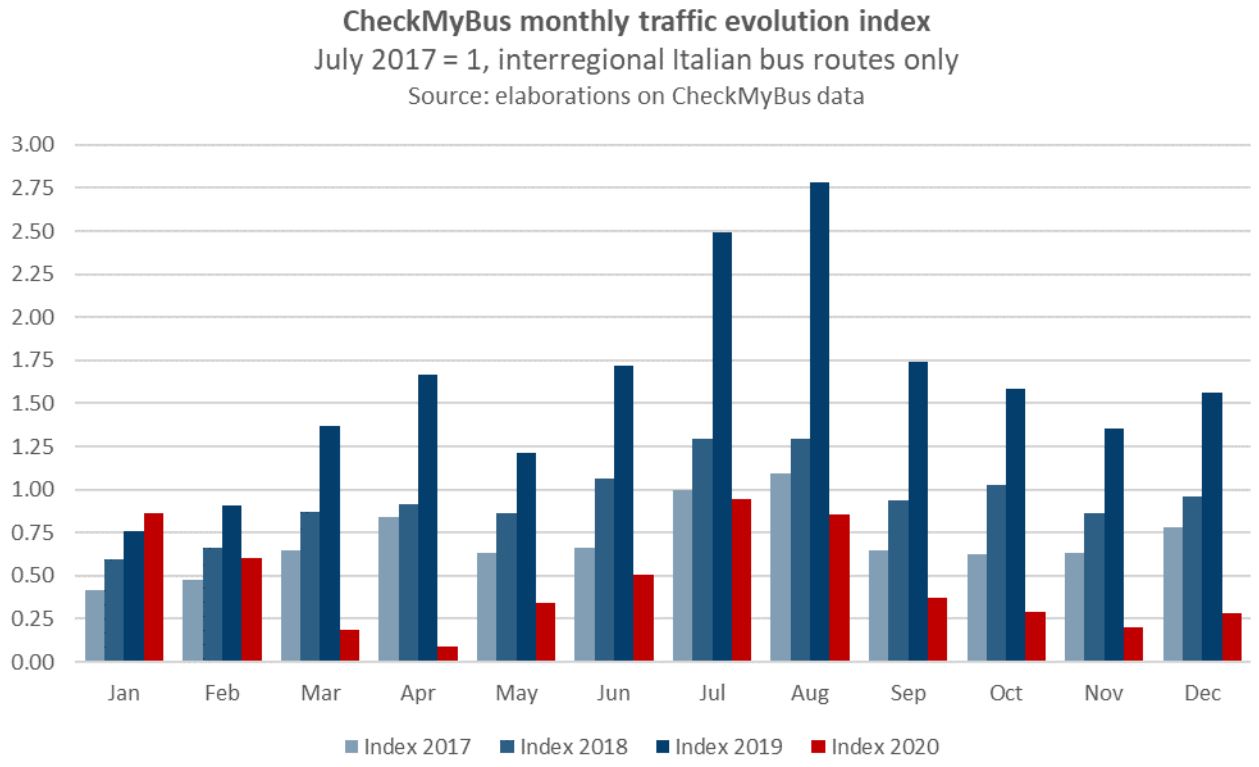
Luglio e agosto sono stati mesi con restrizioni minime agli spostamenti nel paese e questo si riflette nel maggior numero di ricerche, che rimangono però intorno al livello di gennaio 2020: questi valori sono al di sotto di quello che erano nel 2017 e il circa 1/3 degli stessi mesi nel 2019, il che indica chiaramente la crisi provocata dalla pandemia. Le restrizioni sono poi state reintrodotte da ottobre in poi raggiungendo nuovamente il blocco totale nel mese di dicembre, come la drastica tendenza al ribasso conferma.

The searches on CheckMyBus.it

The very initial years post the launch of the CheckmyBus search portal between 2014-2016 had seen a tremendous increase in the number of total searches. While 2017 was a reasonably constant year, 2018 had observed an accelerated growth from the second semester onwards. This growth evolved in 2019, marking a 70% increase in searches with respect to 2018, boosted by a 32% increase in O-D pairs.

A similar growth would have been expected in 2020, confirmed by the encouraging data of January. However, due to the scare and the initial onset of the COVID-19 pandemic towards the end of February, the total searches had fallen already in the second month. Most of the first semester is heavily biased due to the travel restriction policies like lockdown introduced by the government, which nearly anihilated travels. **The second semester, despite the lower restrictions, still shows a 75% decrease in the total searches compared with the second semester of 2019**. The number of O-D pairs searched showed a fall of 45%.

July and August were the months of minimum restrictions to move within the country: this is evident with higher index values, which anyway remains around the one of January. With respect to the previous years, these values are below what they were in 2017 and about 1/3 of the same months in 2019, which clearly indicates the crisis brought about by the pandemic. Restrictions were re-introduced from October onwards and at peak during December, and the drastic decreasing trend validates it.



Variations in the amount of surveyed routes and quantity of requests with respect to previous year
Interregional Italian bus routes
Source: elaborations on CheckMyBus data

Year	Number of OD pairs	Average requests per route
2017	+86%	-22%
2018	+45%	-19%
2019	+32%	+21%
2020	-45%	-42%

Il profilo dell'utenza

I precedenti anni di monitoraggio (2017-2019) hanno sempre evidenziato una percentuale maggiore di utenti femminili (la media è del 55%). Tuttavia, l'anno 2020 ha visto una proporzione quasi uguale di uomini e donne. Guardando le fasce di età, negli ultimi 3 anni è stata osservata una riduzione consistente della **fascia di utenti di 18-24 anni**; tuttavia, questa fascia di età **è aumentata del 6% nel 2020**.

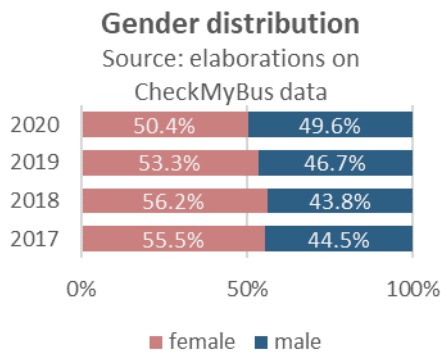
La quota della fascia di età 35-44 anni è diminuita del 3% rispetto al 2019, contrariamente al trend in aumento negli ultimi anni di monitoraggio: può darsi che lo smart working e soprattutto le riunioni a distanza abbiano ridotto i viaggi che probabilmente sarebbero stati scelti prima da questa fascia di età.

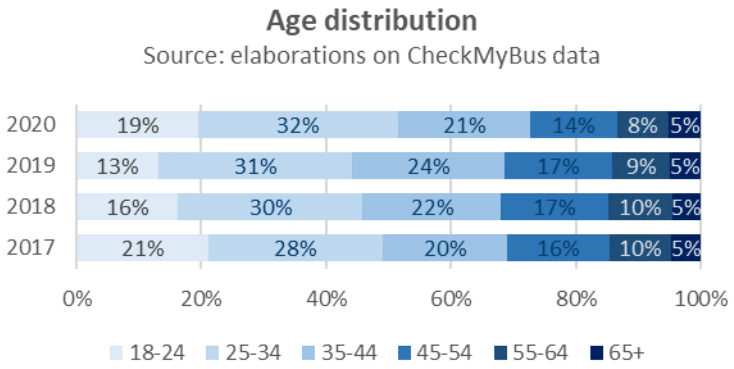
La quota di viaggiatori sopra i 44 anni che era stata relativamente stabile negli ultimi anni è diminuita del 5% nel 2020. Ciò potrebbe essere dovuto alla minore disposizione delle persone più anziane a viaggiare in autobus, percepito come un possibile luogo a rischio di contagio.

Users' profile

The past years (2017-2019) of monitoring have consistently revealed a **higher percentage of female users** (average being 55%). However, the year 2020 saw an almost equal proportion of males and females.

Looking at age range, a consistent drop in the users' range of 18-24 years was observed for the last three years; however, this age group has gained 6% shares only in 2020 relative to 2019, **The share of the age group 35-44 years old has decreased by 3% relative to 2019, which is contrary to its increasing trend in the past years of monitoring.** It could be plausible that smart working, and especially remote meetings, has reduced the trips that would be probably chosen before by this age group. The quota of travellers above the age of 44 that had been relatively stable in the past years fell by 5% in 2020: this may be due to older people less willing to travel by bus, perceived as a risk to their health because of the proximity with other people.





Il mercato dei viaggiatori occasionali[2]

Nelle figure seguente possiamo vedere come il mercato, che si trovava in uno stato di robusta crescita nel 2019, sia precipitato nel 2020 a causa della crisi sanitaria relativa alla pandemia di COVID-19. Per tutti gli anni precedenti, il mercato principale in termini di biglietti cercati è sempre stato il Sud, con le relazioni principali Nord-Sud e Sud-Sud. Nel 2020 i collegamenti Sud-Sud hanno mantenuto popolarità in termini di quota, come mostrato in figura, mentre le relazioni Nord-Sud / Sud-Nord hanno evidentemente perso terreno. Si può ipotizzare che la causa sia ricercabile nella riluttanza dei passeggeri a percorrere lunghe distanze in autobus per via del maggior rischio percepito di contrarre l'infezione o semplicemente nella riduzione della mobilità di lunghissimo raggio. Osserviamo dunque relazioni più brevi tra Centro e Nord che vedono una percentuale relativamente maggiore della domanda.

A parte il fatto che il sistema di rete degli autobus è molto articolato nel Sud, un altro motivo per la predominanza delle relazioni Sud-Sud è che una volta allentate le restrizioni sugli spostamenti, i cittadini del Sud hanno ripreso a muoversi prima rispetto a quelli del Nord, più gravemente colpito dalla crisi sanitaria almeno nella fase della primavera 2020.

Occasional users' market[3]

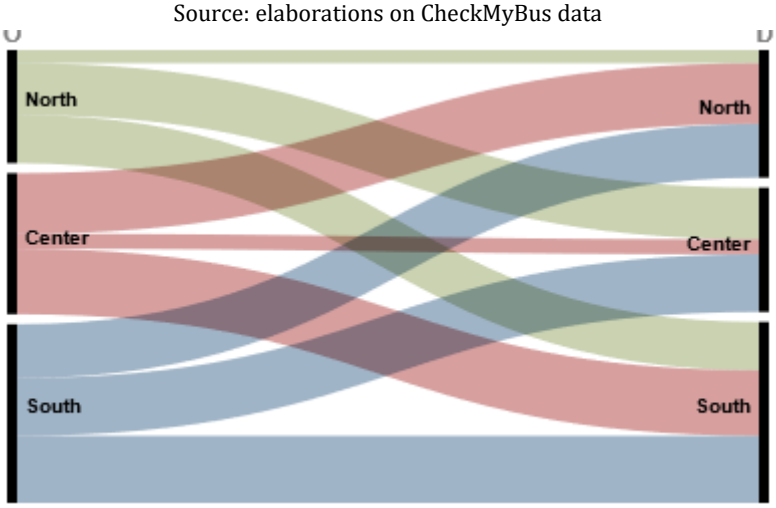
In the figure, we can see how the market in a state of healthy growth in 2019 took the plunge in 2020 due to the unprecedented health crisis relating to the pandemic of COVID-19. For all the previous years, the principal market in terms of searched tickets has always been the South, with the leading relations being North-South and South-South. **In 2020, the South-South connections maintained popularity in terms of share**, as shown in the figure, while the North-South / South-North relation has evidently lost shares. This is highly probable because of passengers' reluctance to travel long distances by bus due to the social distancing rules and the higher risk of contracting the infection or simply in the contraction of the longer-range mobility. And therefore, we observe shorter relations lie Centre-North / North-Centre seeing relatively more percentage of demand. Apart from the fact that the bus network system is highly elaborate in the South, another particular reason for the dominant South-South relation is once there was the ease of the restrictions, it is safe to say that people living in the South started moving earlier comparing to the reluctance of the more severely affected Northern regions.

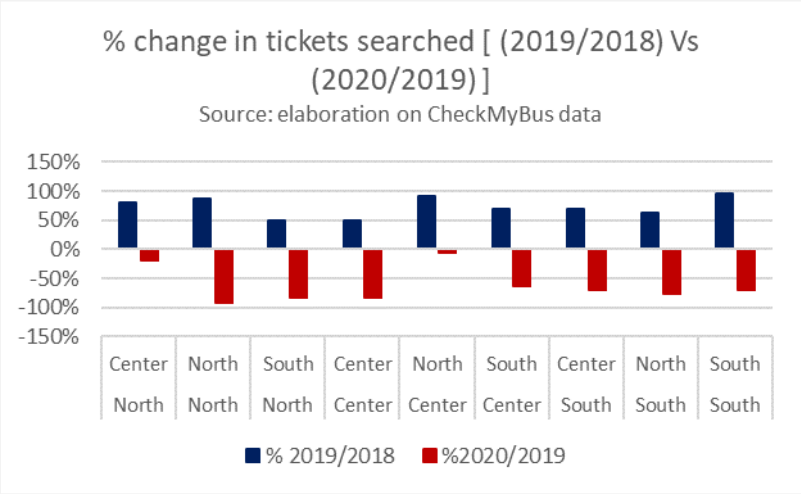
[2] E' ragionevole ipotizzare che l'utenza che si rivolge a motori di ricerca come CheckMyBus non comprenda in linea di massima i clienti fidelizzati dai singoli operatori, né i viaggiatori frequenti su una singola tratta che tendono a rivolgersi alla soluzione di viaggio conosciuta; questo fattore potrebbe avere anche una componente temporale, man mano che l'utenza viene acquisita e trattenuta dagli operatori.

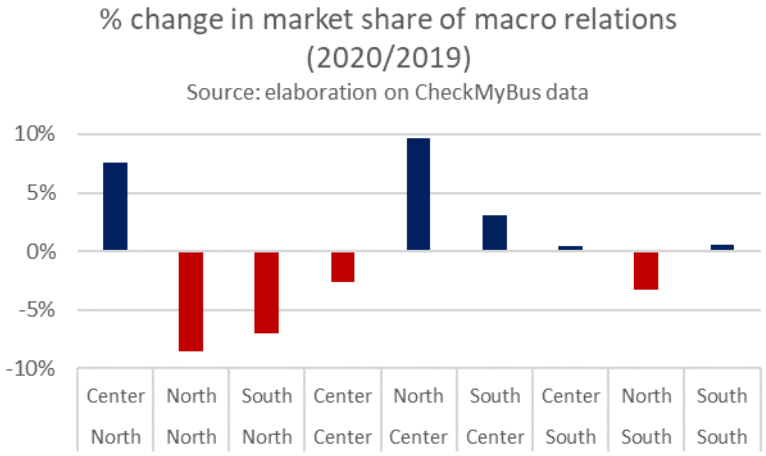
[3] It is reasonable to assume that user group who turns to search engines such as CheckMyBus does not in principle include loyal customers from individual operators, nor frequent travelers on a single route who tend to use the known travel solution; this factor could also have a temporal component, as users are acquired and retained by the operators.

Macroarea routes' share, 2020

Source: elaborations on CheckMyBus data

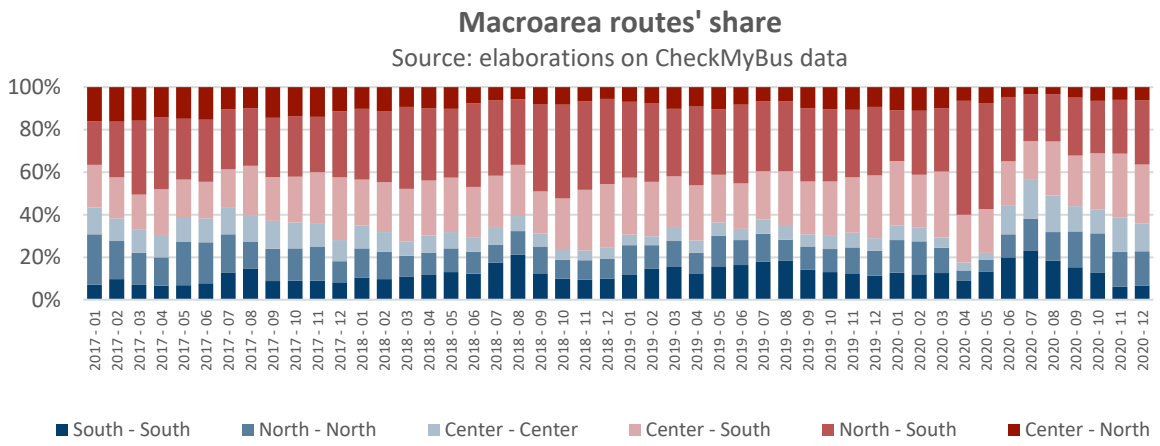






La macro relazione che ha visto la caduta più significativa è la relazione Nord-Nord. Questo potrebbe essere il risultato del maggiore impatto della pandemia, che ha maggiormente condizionato il desiderio e la possibiliutà di di viaggiare delle persone.

The macro relation that has seen the most significant fall is the North-North relation as shown in the figure above. This could result from the pandemic's greater coverage and impact in the north, leaving people more reluctant to travel.



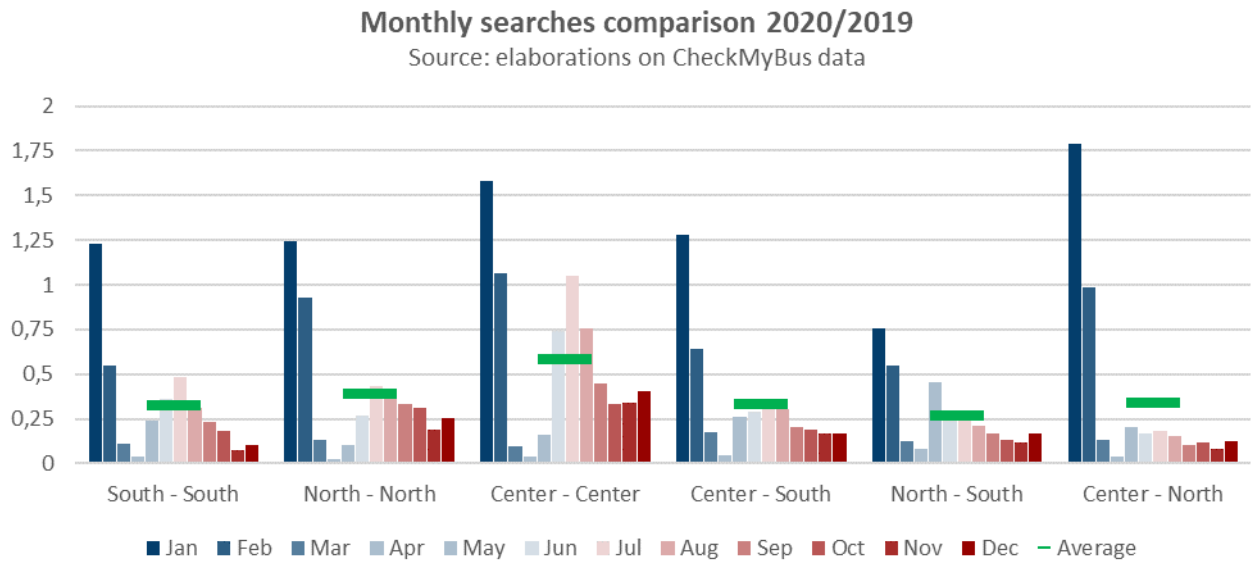
Confronto mese su mese

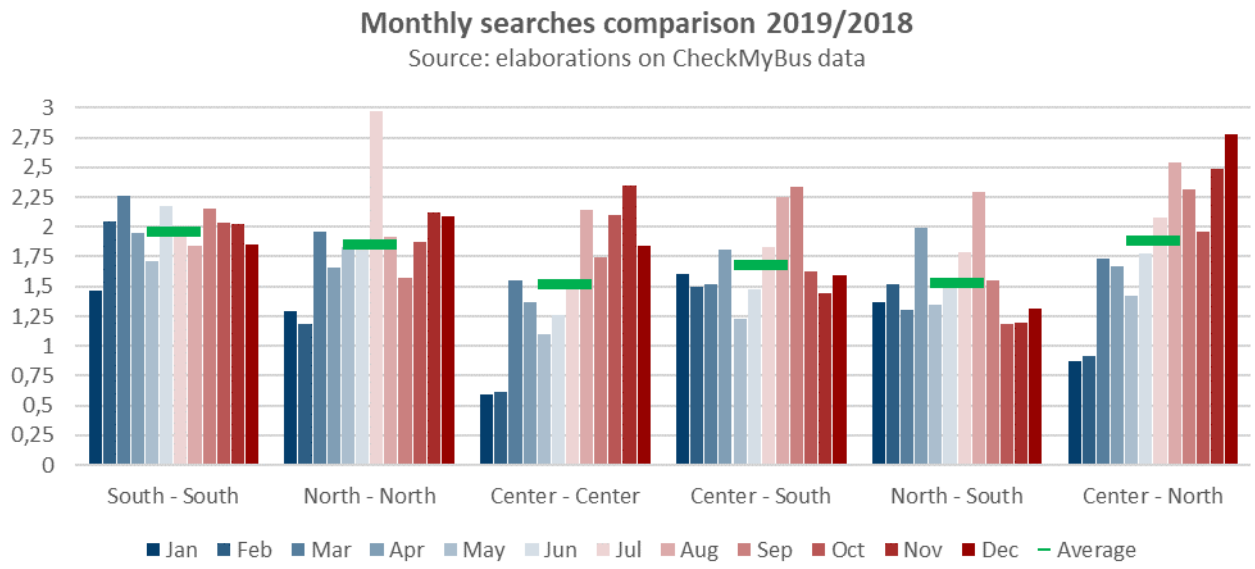
A gennaio le relazioni Centro-Nord e Centro-Centro hanno mostrato l'incremento percentuale più elevato rispetto allo stesso mese del 2019. Le ricerche medie mensili post gennaio hanno seguito un andamento simile per tutti le macro-relazioni, precipitando in media di 2/3 per tutte le aree. I mesi più significativi che hanno portato a questa media così bassa sono quelli di lockdown (marzo, aprile e maggio) in cui nessun viaggio era consentito sul territorio se non per scopi essenziali. La relazione Centro-Centro ha mostrato la diminuzione media più bassa del 40%: ciò è spiegato dall'elevato numero di ricerche nei mesi di giugno, luglio e agosto, quando le restrizioni erano allentate ma l'uso del trasporto collettivo ancora soffriva del timore sanitario (e dunque le distanze percorse si sono mantenute generalmente contenute, favorendo le relazioni fra la Capitale e la costa Adriatica).

In definitiva, **la maggior parte delle ricerche mensili o dei volumi di traffico sono stati osservati durante l'estate, quando le persone si sono dirette verso località a distanze più brevi o medie per trascorrere le vacanze.**

Month-over-month comparison

In January, the Centre-North and Centre-Centre relations showed the highest percentage increase with respect to January 2019. The monthly average searches post January followed a similar trend for all macro connections. On average, the monthly searches have plummeted by about 2/3 for all the macro areas. The most significant months bringing this average so low are the months of lockdown (March, April and May) when no physical travel was allowed on the territory except for essential purposes. The Centre-Centre relation shows the lowest average decrease of 40%: this is explained by the high number of searches during June, July and August when there was an ease of restrictions but the travel was much more inter-macroregional rather than longer distances. Therefore, **most of the monthly searches or traffic volumes are observed during summer, when people headed out to shorter to medium distances to spend their vacations.**





La lunghezza dei viaggi

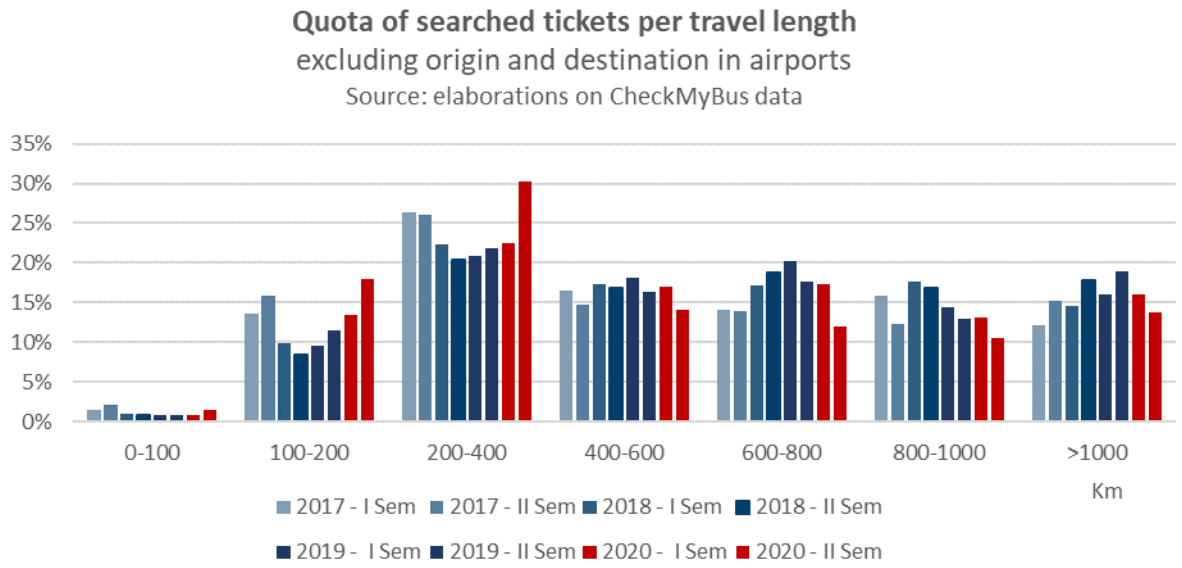
La quota in termini di biglietti cercati per distanze inferiori a 400 km ha mostrato un aumento del 15% rispetto al secondo semestre del 2019, mentre i viaggi più lunghi di 600 km al contrario hanno subito una diminuzione della stessa entità. A causa della pandemia, il mercato in continua evoluzione del trasporto passeggeri di lunga percorrenza ha subito un enorme contraccolpo, soprattutto per le distanze maggiori. I collegamenti a breve e media distanza hanno sofferto relativamente meno, essendo preferiti per il minor

Travel length

The share in terms of searched tickets for distances less than 400 km showed a 15% increase, while trips longer than 600 km on the converse suffered the same magnitude of decrease comparing with the second semester of 2019. Due to the pandemic, the promising and evolving long-distance market has taken a huge plunge, especially for the longer distances. The short[4] and medium distance connections suffered relatively less, being preferred for the perceived lower risk of infection due to the reduced time onboard with other passengers.

[4] Connecting two different Regions anyway

rischio di contagio percepito dovuto al ridotto tempo a bordo con altri passeggeri.



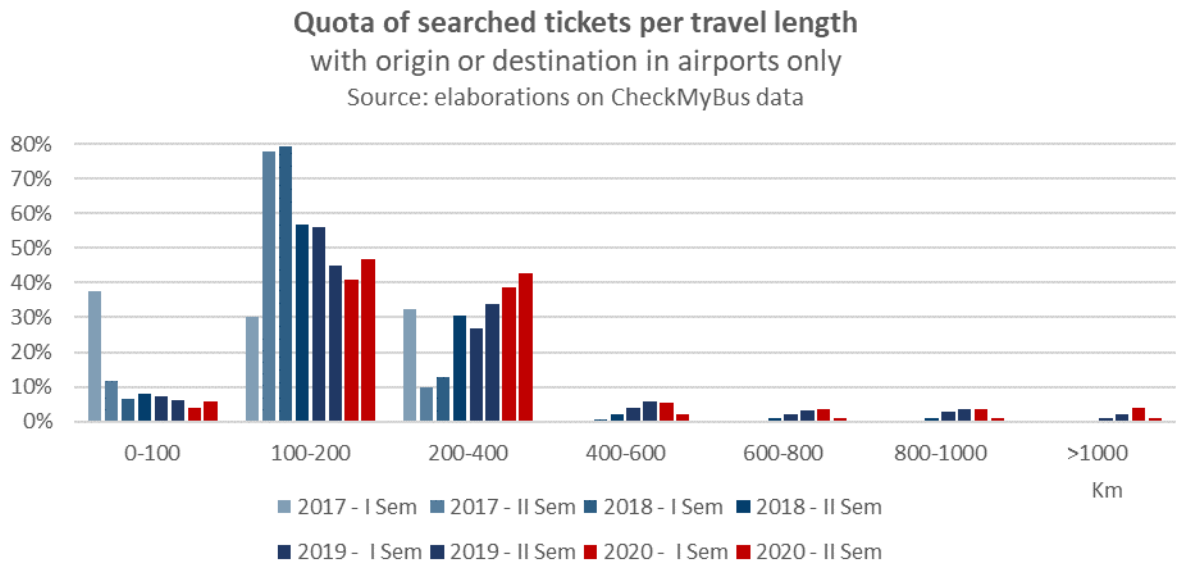
I collegamenti con gli aeroporti sono stati dominati dai viaggi compresi tra i 100-400 km come negli anni precedenti. Negli ultimi anni si è verificato un progressivo allungamento dei viaggi verso gli aeroporti, portando la quota di tratte inferiori ai 400 km dal 64% nel 2017 al 43% nel 2019 e con una crescente popolarità per distanze superiori ai 1000 km.

L'inizio della pandemia nel 2020 ha cambiato completamente le abitudini di viaggio e le preferenze in termini di distanze. E' possibile che, per le distanze più lunghe, la lunga durata dei viaggi in autobus rispetto agli altri modi abbia giocato a sfavore. Inoltre, sono probabilmente scomparsi (tranne nei mesi estivi), buona parte dei viaggi per motivi personali su distanze lunghe.

Le rotte aeroportuali hanno visto una lieve diminuzione nella categoria 100-200 km ma un aumento in quella 200-400 km. **È evidente il contingente declino delle distanze maggiori di 400 km.**

Looking only at the connections with airports, they are dominated by trips between 100-400 km like the previous years. In the last years, a progressive lengthening of trips towards airports had taken place, bringing the share of routes shorter than 400 km from 64% in 2017 to 43% in 2019 and the rising popularity for distances greater than 1000 km. But the onset of the pandemic in 2020 has changed completely the travel behaviour and preferences in terms of distances. It is possible that on longer distances, the coach's journey duration has disadvantaged it with respect to competing modes. Moreover, most of long-distance personal trips have disappeared, excluding Summer months.

The airport routes saw a slight decrease in the 100-200 km category but a rise in the 200-400 km one. **The absolute decline of travels over distances longer than 400 km is evident.**



Le principali rotte[5] e località

Considerando le ricerche aggregate per regione, le prime 10 rotte richieste nel secondo semestre 2020 (escluse quelle che interessano gli aeroporti) hanno evidenziato l'importanza delle relazioni tra le regioni limitrofe e quelle più lunghe Nord-Sud come Lombardia-Calabria ed Emilia Romagna-Calabria.

Sono tre le direttrici interne al Sud e tre fra il Centro e il Sud nella Top 10 dei collegamenti. Puglia-Campania ha mantenuto la posizione rispetto allo scorso anno, complice l'assenza di una rete ferroviaria efficace. Le tratte più ricercate sono tra Lazio e Abruzzo (11%) e Campania e Abruzzo (6%). Ciò è evidente anche nella mappa delle prime 10 rotte (vedasi il paragrafo sui prezzi delle rotte), che mostra otto relazioni tra città appartenenti alle regioni di cui sopra. Queste coppie hanno sostituito le più distanti come Milano-Catania e Palermo-Bologna dello scorso anno.

La Calabria è presente in 4 relazioni nella Top 10 delle relazioni fra regioni con Lombardia (5.28%), Lazio (5.69%), Campania (3.38%) ed Emilia Romagna (3.37%). Ciò indica la robusta connettività tra il Nord e il Centro Italia con la Calabria.

Top routes[6] and places

In terms of regional aggregation, the **top 10 searched routes** in the second semester of 2020, excluding the ones involving airports, show the **importance of relations between neighbouring regions and longer North-South ones** like Lombardia-Calabria and Emilia Romagna-Calabria.

There are three relations internal to the South and three between the Centre and the South in the Top 10 connections. Puglia-Campania holds its position from last year owing to the absence of an effective rail network. The most searched routes are between Lazio and Abruzzo (11.60%) and Campania and Abruzzo (6.06%). This is also evident in the Top 10 routes map (see the paragraph about routes' prices), which shows eight city relations between the above regions. These routes have substituted the longer routes like Milan-Catania and Palermo-Bologna from last year.

Calabria is present in 4 relations in the Top 10 connections between regions with Lombardia (5.28%), Lazio (5.69%), Campania (3.38%) and Emilia Romagna (3.37%). This indicates the robust connectivity between Northern and Central Italy with Calabria.

The airport routes mainly concentrate on the two principal airport systems, Milan/Bergamo and Rome. Like 2019, the

[5] In questo e nei successivi paragrafi le rotte descritte si intendono in entrambe le direzioni.

[6] In this and in the following paragraphs the described routes are intended in both directions.

Le rotte aeroportuali si sono concentrate principalmente sui due principali sistemi aeroportuali, Milano/Bergamo e Roma. Come nel 2019, la rotta Piemonte-Lombardia ha contribuito per la massima quota, il 31% (precedentemente 21%) tra tutte le relazioni aeroportuali. **I primi 10 collegamenti rappresentano l'80% del totale**. Le relazioni a lunga distanza come Lombardia-Puglia, Lombardia-Calabria e Lombardia-Sicilia che prima esistevano, non sono più presenti. Le successive tre relazioni sono Lazio-Abruzzo (11%), Lazio-Campania (9%) e Lazio-Marche (9%). Il collegamento Puglia-Basilicata contribuisce per oltre il 4% poiché le persone che visitano Matera (il capoluogo della Basilicata) utilizzano l'aeroporto di Bari come transito verso la destinazione. Altre relazioni, come possiamo vedere, sono anch'esse con le regioni adiacenti. Una novità riguarda il peso delle relazioni aeroportuali con il Lazio, che hanno guadagnato quote rispetto al 2019, a discapito di quelle con la Lombardia. Ciò è probabilmente dovuto al già mezionato motivo per cui il Nord è stato maggiormente colpito dalla pandemia; quindi, il comportamento di viaggio è cambiato in modo più significativo per quelle relazioni rispetto alle relazioni nel Sud.

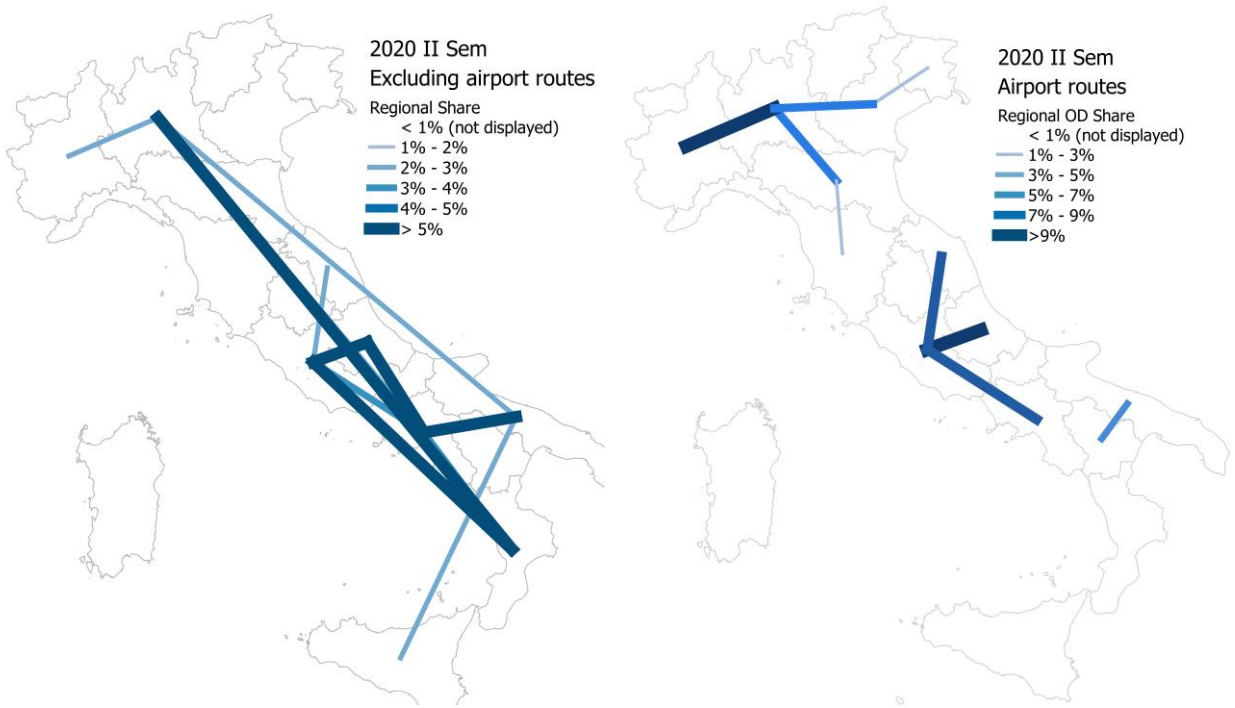
Per quanto riguarda le principali destinazioni nel 2020, le prime 5 (Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna) hanno mantenuto i primi posti. Mentre Firenze ha guadagnato una posizione, Catania e Bari ne hanno persa una ciascuna. La parte successiva della classifica vede una maggiore variazione, con alcuni aeroporti che guadagnano interesse (MXP, FCO) e alcune città più piccole con un'esplosione di richieste che le porta ad essere incluse nella Top 15 (Chieti, Giulianova) alle spese di altre più grandi (Palermo e Taranto che sono state espulse dalla lista).

relation Piemonte-Lombardia contributes the maximum share of 31% (previously 21%) among all the relations. **The top 10 relations represent 80% of all airport relations in Italy.** Long-distance relations like Lombardia-Puglia, Lombardia-Calabria and Lombardia-Sicilia that previously existed are not present anymore. The next three relations are Lazio-Abruzzo (11%), Lazio-Campania (9%) and Lazio-Marche (9%). Puglia-Basilicata weights more than 4% since people visiting Matera (the capital of Basilicata) use Bari's airport as transit to the destination. Other relations, as we can see, are with closest neighbours. One stark difference is that while the relations with Lazio have gained shares with respect to 2019, relations with Lombardy have lost shares in 2020. This is due to the aforementioned reason about the North being affected more by the pandemic; thus, the travel behaviour has changed more significantly for those relations than the relations in the South.

Regarding main destinations in 2020, the top 5 (Rome, Milan, Naples, Torino and Bologna) maintain their top spots. While Florence gained one position, Catania and Bari have lost one each. The next part of the ranking sees more variation, with some airport gaining interest (MXP, FCO) and some smaller cities rocketing to be included in the top 15 (Chieti, Giulianova) at the expenses of bigger ones (Palermo and Taranto) that have been kicked out of the list.

Regional OD share, 2020 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data



TOP 15 Cities and Airports for searched tickets
national routes
Source: elaborations on CheckMyBus data

Rank	City/Airport	Change 2020 vs 2019
1	Roma	0
2	Milano	0
3	Napoli	0
4	Torino	0
5	Bologna	0
6	Firenze	1
7	Catania	-1
8	MXP	7
9	Bari	-1
10	FCO	19
11	Villa San Giovanni	0
12	Chieti	34
13	BGY	0
14	Salerno	-4
15	Giulianova	36

Considerando le rotte internazionali, le prime 5 città italiane hanno lievemente modificato il loro ordine relativo, con Roma che ha conquistato la prima posizione e diverse città del nord che hanno ceduto terreno (eccetto Verona). Tuttavia, la mancanza di viaggi internazionali ha reso queste classifiche straordinarie e dovremo aspettare per vedere come si evolverà il settore negli anni successivi.

Considering international routes, the top 5 Italian cities have slightly changed their respective position, with Rome getting for the first time on top and northern cities losing some places (except Verona). However, the lack of international travel has rendered these rankings extraordinary, and we will have to wait to see how this evolves in the following years.

TOP 15 Cities and Airports for searched tickets
international routes
Source: elaborations on CheckMyBus data

Rank	City/Airport	Change 2020 vs 2019
1	Roma	1
2	Milano	-1
3	Napoli	2
4	Torino	-1
5	Bologna	-1
6	Firenze	0
7	Verona	2
8	FCO	10
9	Genova	-2
10	Bari	1
11	Trieste	-3
12	San Severo	5
13	Venezia	0
14	BGY	-4
15	Caserta	1

5 INDICE DEI PREZZI | PRICE INDEX

Indice dei prezzi

L'indice dei prezzi è realizzato calcolando il **prezzo medio pesato per km** su tutte le ricerche effettuate sulla piattaforma CheckMyBus.it per i collegamenti in autobus fra regioni diverse.

Mentre negli ultimi anni si è assistito ad una tendenza al ribasso dell'indice dei prezzi che sembrava stabilizzarsi, la pandemia ha interamente cambiato le dinamiche per via di una minore domanda e della minore capacità dei mezzi per il distanziamento, e di conseguenza prezzi più alti.

L'indice dei prezzi era già leggermente maggiore a gennaio (in una situazione ancora normale) rispetto all'anno precedente, ma il vero aumento dei prezzi si è osservato una volta che i viaggi sono ripresi dopo il lungo lockdown all'inizio di giugno, quando i viaggi interregionali sono stati consentiti e la domanda è ripresa. I prezzi hanno raggiunto il picco in agosto, mentre nei mesi successivi sono subentrate una serie di restrizioni che hanno nuovamente ridotto i viaggi.

Considerando solo il secondo semestre, **l'indice dei prezzi è cresciuto di oltre il 50% rispetto al secondo semestre del 2019 (ma non raddoppiato, nonostante il dimezzamento della capacità)**.

Price index

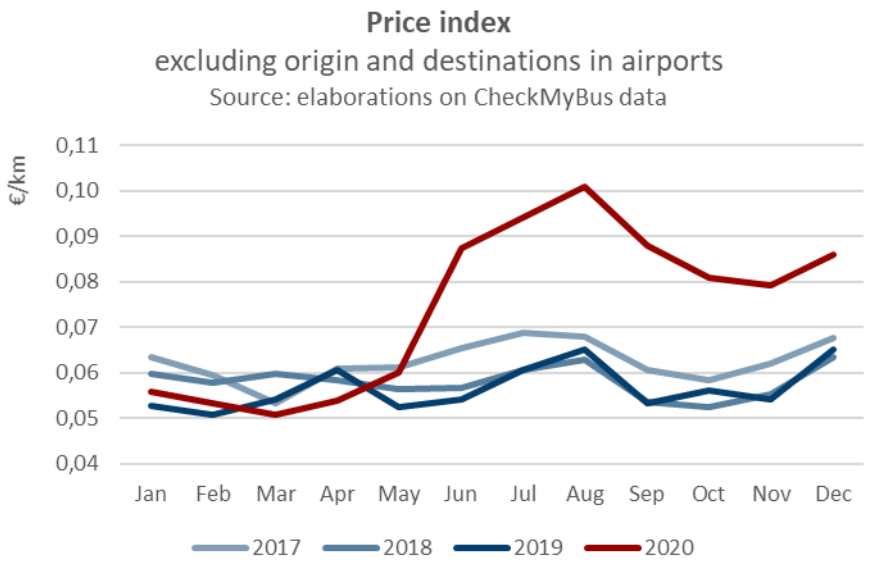
The price index represents the **average weighted price per km** of all searches for the period 2017-2020 performed on the CheckMyBus.it platform for bus connections between different regions.

While the past years have seen a lowering trend of price index that seemed to stabilize, the pandemic changed the dynamics entirely owing to the altered travel behaviour triggering less demand together with less capacity due to distancing, and consequently higher prices.

The price index was a little higher in January when things were normal, but the genuine hike in prices is observed once travelling had resumed after the long lockdown until the beginning of June: onwards, inter-regional travel was permitted, and the demand had increased. The prices peaked in August when the demand peaked. Thereafter, there were a series of restrictions that considerably diminished travel again. Considering only the second semester, **the price index rose by more than 50% with respect to the second semester of 2019 (but not doubled, despite the halving of capacity)**.

Average weighted prices excluding origin and destination in airports
Source: elaborations on CheckMyBus data

[€/km]	Jan – June	July – Dec.
2017	0,060	0,065
2018	0,058	0,058
2019	0,055	0,060
2020	0.062	0.093



Price variation against the previous semester excluding origin and destination in airports Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	**July - December**
2018	-11%	+0,9%
2019	-6,4%	9,4%
2020	3,1%	50%

Price variation against the same semester of previous year excluding origin and destination in airports Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	**July - December**
2018	-4,1%	-10,2%
2019	-5,6%	2,3%
2020	1,8%	54,7%

I prezzi delle rotte aeroportuali

Solo i viaggi con origine e/o destinazione negli aeroporti sono considerati nel calcolo del prezzo medio ponderato per le rotte aeroportuali. Queste hanno prezzi per km generalmente più alti e quasi nessuna variazione stagionale rispetto alle normali rotte interregionali e quindi sono trattate separatamente.

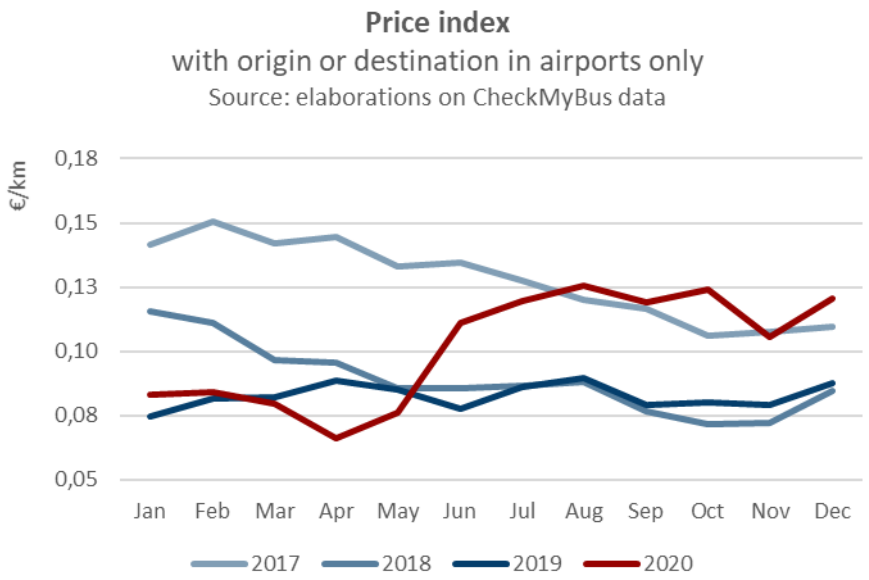
I prezzi medi per km per le rotte aeroportuali sono stati di circa il 30% superiori rispetto alle rotte normali per l'anno 2019. L'indice dei prezzi ha visto un aumento del 43% nel secondo semestre del 2020 rispetto allo stesso semestre del 2019, seguendo un andamento simile alle rotte regolari nel primo semestre. I prezzi hanno raggiunto il picco in agosto, ma l'indice dei prezzi successivamente non diminuisce in modo percepibile come si è visto invece nell'andamento delle rotte regolari.

Airport routes' prices

Only journeys with origin and/or destination in airports are considered in calculating the average weighted price for airport routes. These have generally higher prices per km and minimal seasonal variabilirt with respect to other interregional routes. For this reason they are treated separately.

The average prices per km for airport routes were about 30% higher than the regular routes for the year 2020. The price index saw a 43% increase in the second semester of 2020 relative to the same semester in 2019, following a similar trend to the regular routes in the first semester. The prices peak in August, but the price index after August does not significantly decrease as seen in the regular routes' trend.

Average weighted prices with origin or destination in airports only Source: elaborations on CheckMyBus data		
[€/km]	**Jan. – June**	**July – Dec.**
2017	0,140	0,116
2018	0,096	0,080
2019	0,082	0.084
2020	0.086	0.120



Price variation against the previous semester with origin or destination in airports only Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	**July - December**
2018	-16,9%	-16,8%
2019	2%	2,7%
2020	2,3%	39,4%

Price variation against the same semester of previous year with origin or destination in airports only Source: elaborations on CheckMyBus data		
	January – June	**July - December**
2018	-31,4%	-30,8%
2019	-15,1%	4,8%
2020	5.1%	42.6%

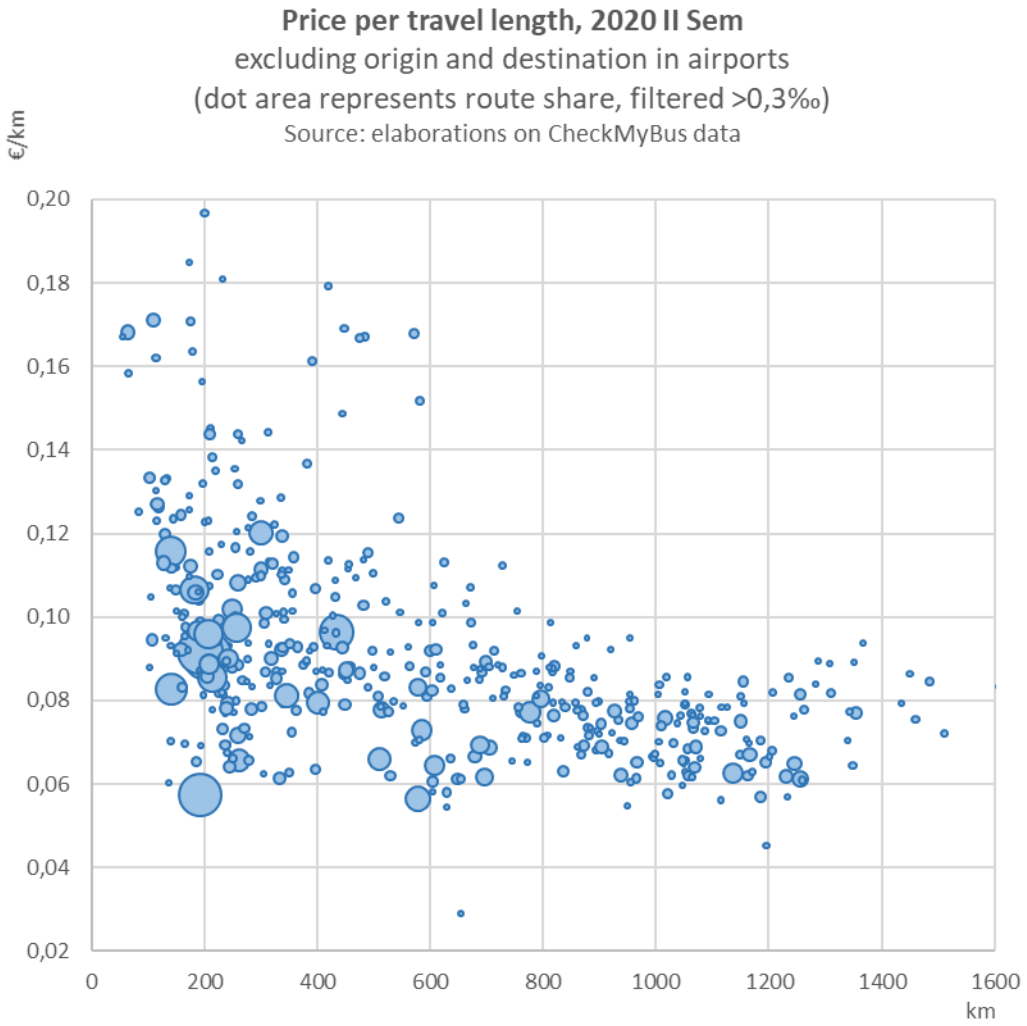
L'effetto della lunghezza del viaggio

La lunghezza del viaggio è un fattore determinante del prezzo medio per km. Le distanze più brevi inferiori a 200 km costano proporzionalmente molto più delle distanze maggiori. **L'indice dei prezzi ha infatti una tendenza decrescente con l'aumento della distanza da percorrere**. La curva del 2020 segue per lo più la tendenza abituale, l'unico cambiamento è l'aumento complessivo dell'indice dei prezzi per tutte le fasce di distanza. La crescita maggiore si osserva per distanze inferiori ai 100 km (25% rispetto al 2019). Per l'anno 2020, la caduta dell'indice dei prezzi per <100km a 100-200km è molto superiore rispetto agli anni precedenti (-100%), mentre per il 2019 era -50%. Il prezzo per km converge all'indice dei prezzi delle rotte interregionali regolari oltre i 400 km.

The influence of route length

The length of the trip is one of the main drivers of the average price per km. Shorter distances less than 200 km proportionally cost much more than longer distances. **The price index has a decreasing trend with the increase in travel distance.** The 2020 curve mostly follows the usual trend, the only change being the overall increase in the price index for all distance ranges. The greatest growth is seen for distances less than 100 km (25% with respect to 2019). For the year 2020, the fall of the price index for <100km to 100-200km is much more remarkable than in previous years (-100%), while for 2019 it was -50%. Price per km converges to the price index of the regular interregional routes over 400 km.

Price index per travel length
with origin or destination in airports only
Source: elaborations on CheckMyBus data
€/km
0,20
0,18
0,16
0,14
0,12
0,10
0,08
0,06
0,04
0,02
0 - 100
100 - 200
200 - 400
400 - 600
600 - 800
800 - 1000
> 1000
Km
2017
2018
2019
2020


Price per travel length, 2020 II Sem
excluding origin and destination in airports
(dot area represents route share, filtered >0,3‰)
Source: elaborations on CheckMyBus data
€/km
0,20
0,18
0,16
0,14
0,12
0,10
0,08
0,06
0,04
0,02
0
200
400
600
800
1000
1200
1400
1600
km

Andamento per direttrice

Analizzando nel dettaglio i percorsi per macroaree si evidenziano diversi andamenti dei prezzi che possono differire anche in modo significativo dal valore medio.

I percorsi interni alle tre macro aree sono mediamente quelli con le distanze più brevi e quindi presentano un prezzo / km più elevato. Le rotte Nord-Centro e Sud-Centro possono essere considerate come parte della medesima classe di distanza e infatti mostrano un andamento simile nei tre anni di monitoraggio. Le rotte nord-sud rientrano nella classe delle distanze maggiori e mostrano il prezzo medio per km più basso.

Differences between routes

Analyzing the macro-areas routes in detail, we highlight different price trends that may differ significantly from the average value.

Internal routes in the three macro areas are those with the shortest average distances and therefore present a higher price/km. North-Center and South-Center routes can be considered in the same distance group and in fact they show a similar trend over the years of monitoring. North-South routes fall in the longer distance class and show the lowest average price per km.

Average weighted length per macroarea route
Source: elaborations on CheckMyBus data

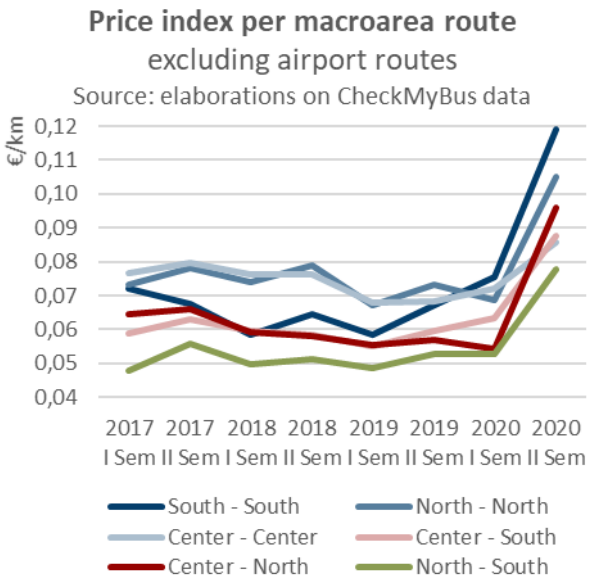
Route	Average km
North - North	181
Center - Center	186
South - South	208
Center - North	458
Center - South	483
North - South	973

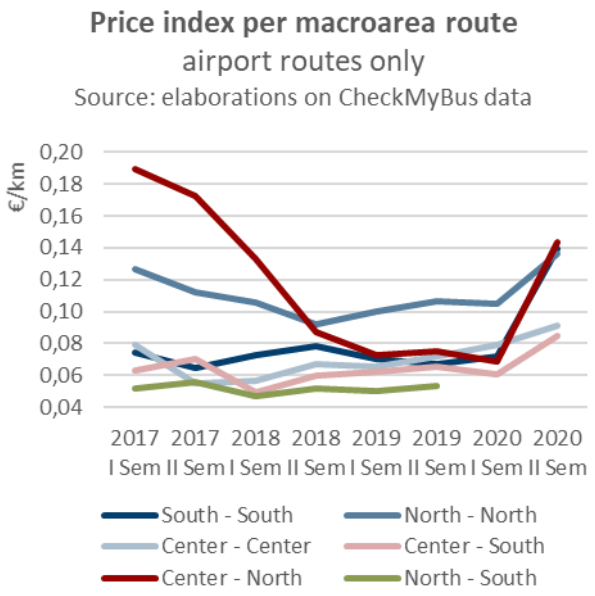
Gli andamenti dei prezzi per le rotte non-aeroportuali si sono completamente invertiti, con prezzi in aumento per tutte le macroaree. L'aumento più significativo del prezzo al km è per le relazioni Sud-Sud (55%) e il minimo per quelle Centro-Centro (16%). L'altra macro relazione il cui prezzo per km è stato superiore all'aumento medio (32%) è Nord-Centro (34%).

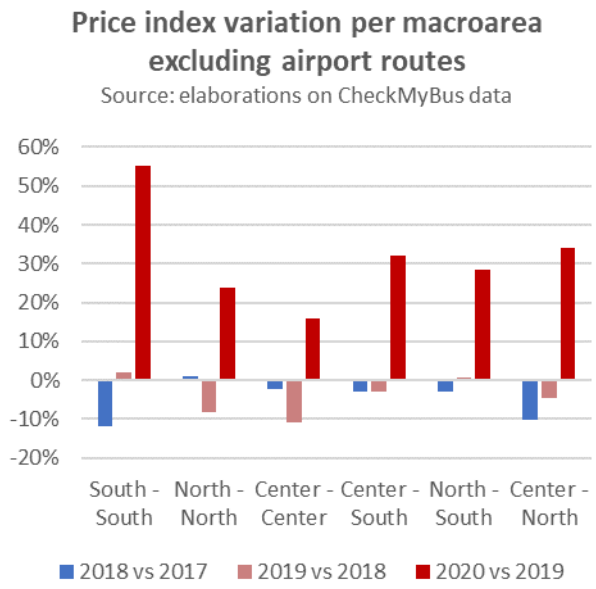
Per le tratte aeroportuali invece l'**incremento medio del prezzo al km per tutte le macro relazioni è del 30%**. Sopra alla media le relazioni Sud-Sud (54%) e Nord-Centro (43%). L'incremento più basso si osserva per la macro relazione Centro-Sud (14%).

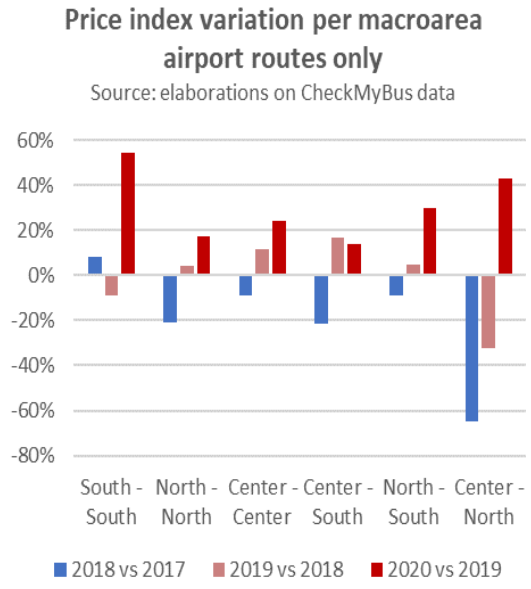
The price trends for the routes excluding airports have completely reversed, with prices increasing for all the macro-regions. The most significant increase in the price per km is for the South-South (55%) and the least for Centre-Centre (16%). The other macro relation whose price per km was above the average increase (32%) is North-Centre (34%).

Concerning airport routes, **the average price per km increase for all macro relations is 30%, which is exceeded by the South-South (54%) and North-Centre (43%).** The lowest increase is seen for the macro relation South-Centre (14%).









Il prezzo delle 10 rotte principali

I prezzi al km per le 10 rotte nazionali più importanti (distinte tra le rotte aeroportuali e non) mostrano particolari interessanti.

Tratte come Milano-Roma, Milano-Napoli, Napoli-Bari e Villa San Giovanni-Roma, che avevano mantenuto le loro posizioni negli ultimi due anni, hanno perso popolarità nel 2020. È interessante notare che sono invece incluse 5 relazioni interne al Sud, 4 quattro della relazione Centro-Sud e solo una interna alla macroregione del Nord. Mentre nel 2019 il ruolo della Sicilia era prevalente, nel 2020 l'Abruzzo contribuisce a 6 delle prime 10 rotte. Ciò è evidentemente dovuto alla preferenza per viaggi più brevi, come già sottolineato in precedenza.

The price of the Top 10 routes

The prices per km for the 10 most important national routes (distinct between airport routes and not) demonstrates interesting observations.

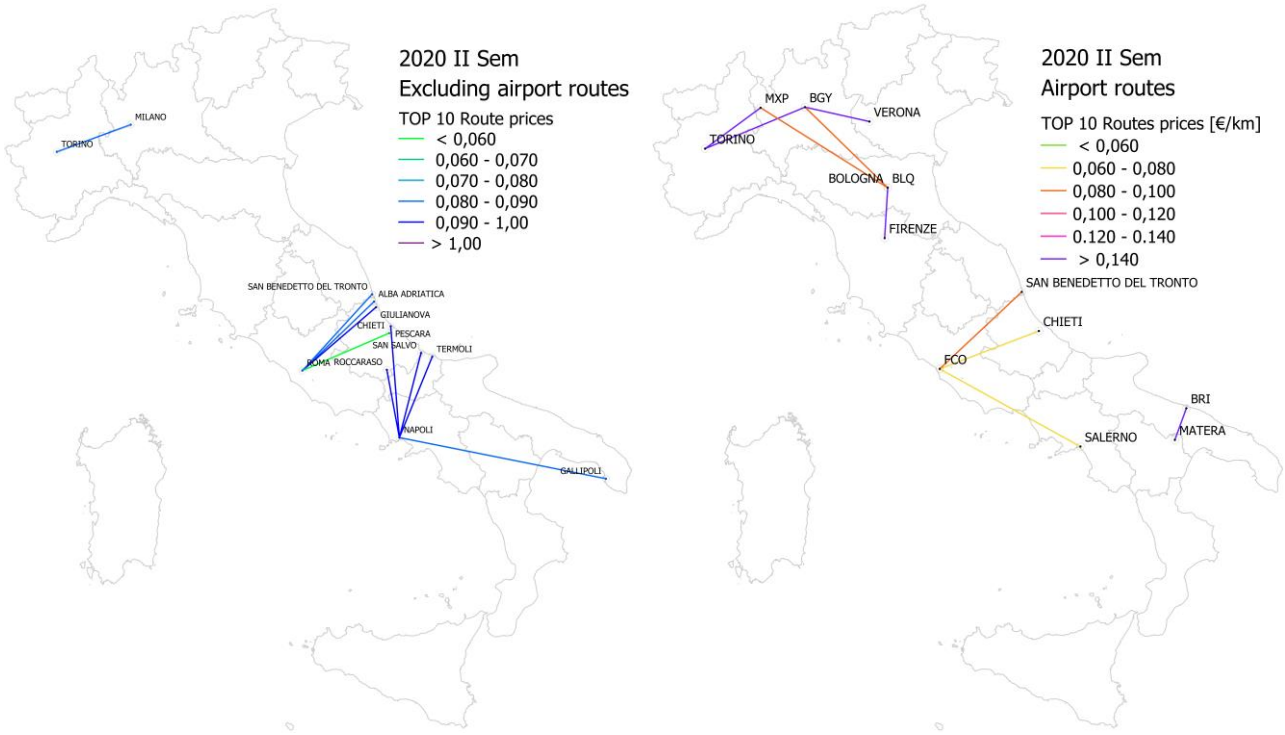
Routes like Milano-Roma, Milano-Napoli, Napoli-Bari and Villa San Giovanni-Roma that had retained their positions in the past two years were not so popular in 2020. Interestingly though, **there are five routes from the relation South-South, four from the Centre-South and just the remaining one internal to the North macro-region**. While in 2019 Sicily's involvement was prevalent, **in 2020 Abruzzo contributes to 6 out of the top 10 routes**. This is evidently

Delle 10 principali coppie di origini e destinazioni, cinque di esse coinvolgono Napoli. Questi collegamenti sono diretti alle regioni limitrofe dell'Abruzzo e della Puglia verso le città di San Salvo, Roccaraso, Termoli, Pescara e Gallipoli. Il prezzo al km per questi percorsi varia tra 0,09 €/km e 0,11 €/km. Il collegamento con Roccaraso è uno dei più cari (anche se inferiore del 40% rispetto al 2019), essendo meta sciistica almeno per il mese di gennaio quando la situazione era normale. Nelle prime 10 rotte sono presenti anche relazioni su distanze più brevi come Torino-Milano (140 km) e Roma-Chieti (190 km).
La quantità media di biglietti cercati per le prime 10 rotte è diminuita di oltre il 50% e il prezzo medio/km per queste rotte è aumentato del 44% rispetto al 2019.
Tra le prime 10 rotte aeroportuali, Bari-Matera è stata tra le rotte popolari con il prezzo più basso nel 2019, mentre nel 2020 si trova al secondo posto dopo il collegamento Firenze-Bologna aeroporto: il prezzo di quest'ultima relazione è salito di oltre il 300% (da 0,055 €/km nel 2019 a 0,16 €/km nel 2020). I collegamenti tra Torino ei principali aeroporti del Nord (Torino-BGY e Torino-MXP) hanno visto un aumento del prezzo al km del 15% rispetto al 2019. Quelli con il prezzo al km più basso tra le prime 10 rotte più cercate sono i collegamenti dell'aeroporto di Fiumicino con Salerno e Chieti a 0,073 €/km e 0,069 €/km. Queste nuove relazioni dell'aeroporto di Fiumicino sostituiscono quelle che erano state più popolari negli ultimi anni (Napoli e Perugia).

because shorter distances were preferred to longer distances, as already pointed out.
The top 10 routes include five relations involving Napoli. These routes are with the neighbouring regions of Abruzzo and Puglia towards the municipalities of San Salvo, Roccaraso, Termoli, Pescara and Gallipoli. The price/km for these routes vary between 0.09€/km and 0.11€/km. The connection with Roccaraso is one of the most expensive (though 40% lower than 2019), being a skiing destination at least for the month of January when the situation was without impediments. Shorter distance relations like Torino-Milano (140km) and Roma-Chieti (190km) are also present in the top 10 routes.
The average quantity of tickets searched for the top 10 routes has fallen by more than 50% and the average price/km for these routes has increased by 44% compared with 2019.
Among the top 10 airport routes, while Bari-Matera was among the lowest priced popular route in 2019, it is in the second position after Firenze-Bologna Airport connection in 2020: the price of this relation has risen over 300% (from 0.055€/km in 2019 to 0.16€/km in 2020). The connection between Torino and the principal airports of the North (Torino-BGY and Torino-MXP) have seen a 15% increase in the price/km with respect to 2019. The ones with the lowest price per km among the top 10 searched routes are Fiumicino airport's connections with Salerno and Chieti at 0.073€/km and 0.069€/km. These new relations of Fiumicino airport substitute the ones that were more popular in the past years (Napoli and Perugia).

Prices per km of top 10 routes, 2020 II Semester

Source: elaborations on CheckMyBus data

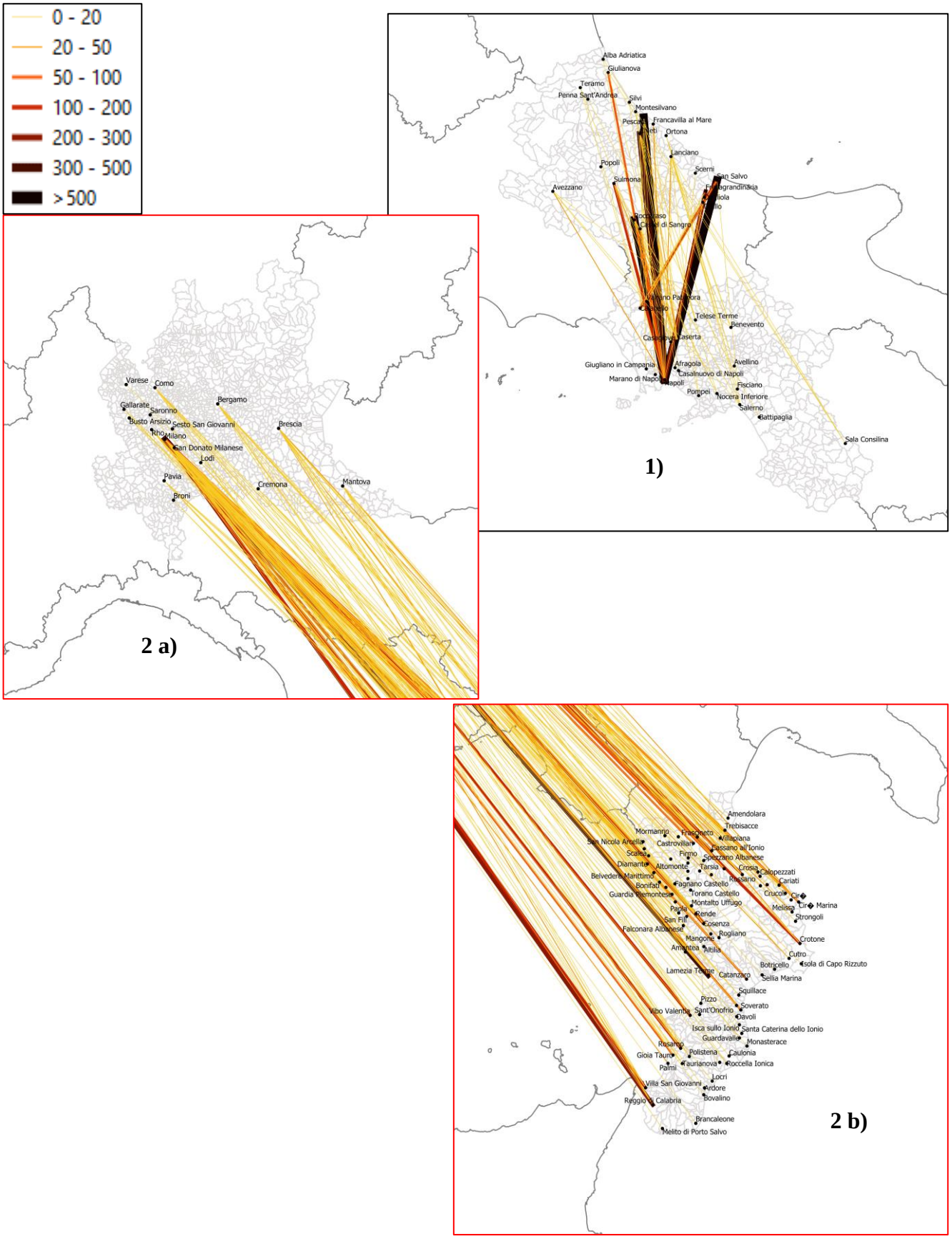


È interessante notare è la differenza tra la mappa delle principali relazioni fra regioni e quella delle principali 10 coppie origine-destinazione. Ad esempio, la relazione Lombardia-Calabria presenta 198 coppie uniche origine-destinazione e contribuisce a circa il 5% della quota di mercato totale, mentre quella Campania-Abruzzo mostra 74 collegamenti e contribuisce al 6% delle relazioni totali. La distribuzione delle coppie origine destinazione è tuttavia completamente diversa, come è evidente nella mappa seguente [1 - per Campania - Abruzzo; Lombardia - Calabria suddivisa in 2 a) e 2 b) per una migliore visualizzazione].

Nessuna relazione fra città tra Lombardia e Calabria compare nelle prime 10 rotte, mentre sono tre i collegamenti tra Campania e Abruzzo (Napoli-Vibo Valentia; Napoli-San Salvo; Napoli-Roccaraso) che sono ben visibili nelle prime 10 rotte: i collegamenti tra Lombardia e Calabria (Milano-Reggio Calabria; Milano-Lamezia Terme) hanno meno della metà della domanda rispetto a quelli Campania-Abruzzo, ovvero hanno una domanda non sufficiente ad entrare nelle rotte più richieste ma, considerati nel complesso, formano una quota significativa delle ricerche degli utenti.

An interesting thing to note is the difference between the maps of the regional OD share and the Top 10 routes. For example, the relation Lombardia-Calabria presents 198 unique origin-destination pairs and contribute to about 5% of the total market share, while Campania-Abruzzo shows 74 relations between each other and contribute to 6% of the total market shares. The origin-destination pairs' distribution is however totally different, as it evident in the following map [1 – for Campania – Abruzzo; Lombardia – Calabria split into 2 a) and 2 b) for better visualization].

No route from the Lombardia-Calabria relation shows up in the Top routes, while there are three relations between Campania and Abruzzo (Napoli-Vibo Valentia; Napoli-San Salvo; Napoli-Roccaraso) that are clearly visible in the Top routes: the top relations between Lombardy and Calabria (Milano-Reggio Calabria; Milano-Lamezia Terme) have less than half of the demand than the Campania-Abruzzo ones implying that the connections are weak to enter the top routes but many to have, as a whole, a significant share. These details is illustrated in the figure below.



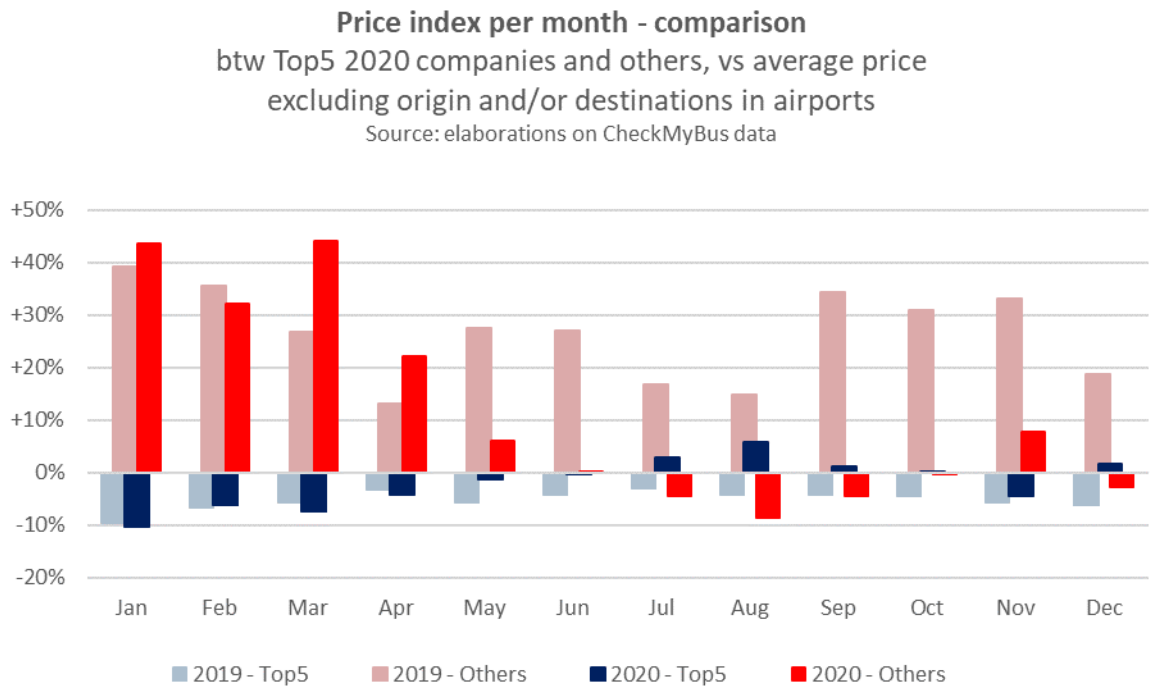
Comparison between the relations Lombardia-Calabria(inset red) and Campania-Abruzzo(inset black)

L'influenza delle principali compagnie

Un altro fattore che influenza il prezzo è la dimensione della compagnia che gestisce il collegamento. Negli ultimi tre anni prima del 2020 si è osservato che i primi 5 operatori per numero di biglietti ricercati mantenevano un prezzo unitario inferiore alla media. Questa considerazione resta valida considerando sia le classi di distanza che i differenti mesi dell'anno. Per il primo semestre del 2020, l'andamento è stato quello usuale. **Con l'allentamento delle restrizioni e la ripresa dei viaggi nella seconda metà del 2020, è interessante osservare per la prima volta una un'inversione di tendenza: le principali compagnie hanno aumentato i prezzi nei mesi estivi superando quelli delle compagnie più piccole**. Durante il mese di agosto, infatti, il prezzo medio delle prime 5 compagnie è stato del 6% maggiore rispetto alla media complessiva, mentre quello delle altre compagnie il 9% inferiore.

The contribution of main companies

Another determinant of the price is the size of the company that operates the route. During the last three years before 2020, it was observed that the top 5 operators maintained a lower-than-average unit price. This evaluation holds considering the variation with distance as well as progressive months. For the first semester of 2020, the trend has been the same. As the restrictions were eased and the travelling resumed, it is interesting to observe a reverse trend: the Top5 companies increased their prices with respect to the Other companies. During the month of August, in fact the Top 5 companies' mean price was 6% above the average, while the other companies' one was 9% lower.



6 METODOLOGIA | METHODOLOGY

Le elaborazioni presentate in questo documento sono sviluppate a partire dal **database fornito da Checkmybus.it**. In questo rapporto sono state considerate tutte le **ricerche di viaggi degli utenti svolte negli anni 2017, 2018 e 2019**.
Per il 2017 il dato in base mensile si riferisce ai "click" effettuati sul motore di ricerca Checkmybus.it al termine di ricerche per le quali l'utente vuole acquistare i biglietti (e viene quindi reindirizzato verso i siti dei singoli operatori che forniscono il servizio). Per il 2018 e il 2019 il dato comprende anche la quantità di biglietti cercati associata ad ogni "click", e vengono utilizzati degli appositi coefficienti per armonizzare i valori risultanti successivamente a cambiamenti dell'interfaccia della piattaforma (con l'introduzione delle ricerche andata e ritorno).

Nel dettaglio il database contiene, per ogni ricerca (ovvero per ogni record):

- Nome della coppia origine-destinazione (luoghi di partenza e arrivo)
- Operatore che fornisce il servizio ed eventuale reseller
- Numero di biglietti ricercati nel mese
- Quantità di posti richiesti associati alle ricerche (per il 2018 e il 2019)
- Prezzo medio di vendita

Le informazioni contenute nel database sono state arricchite secondo le seguenti specifiche:

- Aggregazione dei luoghi di partenza ed arrivo a livello comunale, con l'aggiunta di località specifiche per considerare le origini/destinazioni negli aeroporti (codice IATA al posto del codice ISTAT del comune)
- Associazione del comune alla regione secondo canoni ISTAT
- Raggruppamento delle regioni in macroaree
  Nord: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna
  Centro: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo[7]

The elaborations presented in this document are developed starting from the **database** provided by **Checkmybus.it.** For this report are considered all **users' travel searches carried out between 2017-2020.**
For 2017, the monthly data refers to the "clicks" made on the Checkmybus.it search engine at the end of searches for which the user wants to purchase tickets (and is then redirected to the sites of the individual operators who provide the service). For 2018-2020, the figure also includes the number of tickets searched for associated with each "click", and specific coefficients are used to harmonize the resulting values after changes to the platform's interface (with the introduction of round-trip searches).

In detail, the database contains, for each search (i.e. for each record):

- Name of the origin-destination pair (places of departure and arrival)
- Operator who provides the service and reseller (if present)
- Number of tickets searched for in the month
- Amount of requested tickets associated with each research (for 2018-2020)
- Average selling price

The information contained in the database has been enriched according to the following specifications:

- Aggregation of places of departure and arrival at the municipal level, with the addition of specific locations to consider origins / destinations in airports (IATA code instead of the municipality's ISTAT code)
- Association of the municipality to the region according to ISTAT
- Grouping of regions in macro areas
  North: Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lombardia, Trentino-Alto Adige, Veneto, Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna
  Center: Toscana, Umbria, Marche, Lazio, Abruzzo[9]

[7] Nonostante l'ISTAT classifichi l'Abruzzo fra le regioni del Mezzogiorno, data la posizione geografica, determinante per l'analisi spaziale delle rotte, nelle nostre elaborazioni viene posto fra le regioni del Centro.
[9] Although ISTAT classifies Abruzzo among the regions of the South, given the geographical position, crucial for the spatial analysis of the routes, in our elaborations it is placed between the regions of the Center.

Sud: Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna

- Indicazione rotta aeroportuale per tutte quelle che hanno origine e/o destinazione in un aeroporto
- Classificazione rotte:
  Internazionali: origine oppure destinazione al di fuori dell'Italia
  Interregionali (o "nazionali"): origine e destinazioni in due differenti regioni
  Regionali: origine e destinazione nella medesima regione
- Distanza tra origine e destinazione, sulla base della matrice delle distanze ISTAT dei comuni italiani[8] al 2013

In questa edizione del report vi sono diverse innovazioni rispetto alle precedenti (eccetto il report Beria P., Tolentino S. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2018*, elaborato secondo la medesima metodologia).

La disponibilità delle **informazioni relative alla quantità di posti richiesta dell'utente** in fase di ricerca della soluzione di viaggio permette una più accurata analisi delle quantità relative fra le diverse rotte e del prezzo medio pesato praticato dagli operatori. **Per mantenere la comparabilità del 2017 con gli anni successivi sono applicati dei coefficienti di espansione delle ricerche ai posti richiesti**. Tali coefficienti sono clusterizzati per direttrice (ovvero macroaree di origine e destinazione), mese e rotta aeroportuale o meno, in questo modo mantenendo la variabilità spaziale, temporale e tipologica dei vari mercati. I coefficienti impiegati sono quelli presentati al capitolo 3 (sono riportati solo quelli relativi alle rotte non aeroportuali).

Le località aeroportuali sono state interamente ricodificate, svincolandole dalla città di riferimento ed individuandole come origini e destinazioni a sé stanti. Questo ha permesso di approfondire il sotto-mercato dei collegamenti aeroportuali (bi-regionali), in precedenza esclusi da quasi tutte le analisi.

Occorre inoltre menzionare alcune caratteristiche del dato impiegato per l'analisi, che non consentono la piena sovrapponibilità dei risultati presentati con il mercato

South: Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia, Sardegna

- Indication of airport route for all those that have origin and/or destination at an airport
- Route classification:
  International: origin or destination outside Italy
  Interregional (or "national", "domestic"): origin and destinations in two different regions
  Regional: origin and destination in the same region
- Distance between origin and destination, based on the ISTAT distance matrix of Italian municipalities[10] of 2013

Starting from the 2019 edition of this report (Beria P., Tolentino S., Vardhman L. (2019). *Italian Long-Distance Coach Transport Market. Report full year 2019),* some methodological updates with respect to the previous editions have been carried out.

The **availability of information relating to the number of tickets requested by the user when searching for the travel solution allows a more accurate analysis of the relative quantities between the different routes and** the average weighted price. **To maintain the comparability of 2017 with the following years, expansion coefficients of searches to seats are applied.** These coefficients are clustered by macro-route (i.e. origin and destination macro-areas), month and standard or airport route, thus maintaining spatial, temporal and typological variability of the various markets.

The airport connections have been entirely recoded, separating them from the reference city: the airports are identified as separate origins and destination in their own right. This allowed us to investigate the sub-market of airport connections (bi-regional) which were previously excluded.

Furthermore, it is necessary to mention some features of the data used for the analysis, which do not allow a complete overlap of the results presented with the real domestic bus market (although in our opinion constituting a valid approximation).

[8] Disponibile a: https://www.istat.it/it/archivio/157423
[10] Available at: https://www.istat.it/it/archivio/157423

reale delle autolinee nazionali (pur costituendone a nostro avviso una valida approssimazione).
Poiché il dato contiene solo le ricerche effettuate sul sito .it di CheckMyBus, **i risultati non considerano la domanda di trasporto di turisti stranieri sul territorio italiano o dall'estero, che effettuano presumibilmente la ricerca di soluzioni di viaggio tramite la versione della piattaforma nella propria lingua**.
I record non contengono alcuna informazione riguardo al tragitto del servizio, che può essere diverso da quello del minimo percorso stradale, considerato nelle analisi. Inoltre, **non è fornita l'informazione se la relazione sia esercita o meno all'interno di una rotta più lunga, o viceversa sia composta da più tratte esercite dal medesimo o da vettori differenti. Questo comporta tra l'altro l'impossibilità pratica di escludere le rotte bi-regionali** (non facenti parte normativamente del mercato di lunga percorrenza, a meno che siano parte di linee comprendenti almeno 3 regioni).
Il principale caveat risiede infine nella natura del dato: poiché **ChecMyBus è un meta-motore per la comparazione di soluzioni di viaggio fra più operatori e mezzi di trasporto, difficilmente annovera fra i suoi utenti i viaggiatori abituali e/o fidelizzati dai vari operatori**, che presumibilmente acquistano le loro soluzioni di viaggio tramite i sistemi dell'operatore stesso, e dunque sono a noi invisibili.

Since the data contains only the research carried out on the .it website of CheckMyBus, **the results do not consider the demand for transport of foreign tourists on Italian territory or from abroad, which presumably search for travel solutions through the version of the platform in the own language**.
The records do not contain any information regarding the route of the service, which may be different from that of the minimum road route considered in the analysis. Moreover, **information is not given whether the relationship is a part or not of a longer route, or vice versa is composed of several routes operated by the same or by different vectors. This involves, among other things, the practical impossibility of excluding bi-regional routes** (which do not form part of the long-distance market because of the law, unless part of longer routes involving three regions or more).
The main caveat, finally, lies in the nature of the data: since **CheckMyBus is a meta-engine for comparing travel solutions between multiple operators and means of transport, it is unlikely to find among its users the usual and/or loyal travellers used to a specific operator**, who presumably buy their travel solutions through the operator's own systems, and therefore are invisible to us.

7 CONCLUSIONI | FINAL REMARKS

Questa ottava edizione del Rapporto sul mercato delle autolinee a lunga percorrenza in Italia, preparato in collaborazione con CheckMyBus.it, raccoglie e analizza l'andamento della domanda di viaggi in autobus di lunga percorrenza in Italia negli anni dal 2017 al 2020. Il rapporto è basato sul campione di prezzi raccolti dalla piattaforma di vendita e descrive il profilo degli utenti delle autolinee, i prezzi praticati, le rotte domestiche principali, le coppie origine-destinazione (OD) e le località più richieste.
Grazie a quattro anni di monitoraggio, è possibile fornire una visione d'insieme dell'andamento del mercato sia nella sua interezza, sia nelle differenti aree territoriali. Le rotte aeroportuali sono trattate separatamente date le loro caratteristiche differenti dalle normali rotte interregionali.

Sintetizzando i risultati della ricerca, per il mercato dei viaggi in autobus nel 2020 (un anno indubbiamente particolare) possono essere fatte le seguenti considerazioni.

Profilo del mercato e dell'utenza

- ✓ Mentre il 2019 aveva visto un aumento del 32% delle coppie origine-destinazione cercate rispetto al 2018, la pandemia ha ridotto questa percentuale del 45% nel 2020 rispetto al 2019.
- ✓ Nel 2020 è cambiato anche il mix demografico degli utenti dei bus. La ripartizione uomini/donne è per la pima volta pari e, in controtendenza rispetto agli anni precedenti, che hanno visto l'aumento dell'uso del bus nelle fasce meno giovani, nel 2020 solo la fascia di età più giovane è tornata a crescere.

Caratteristiche e geografia dei collegamenti

- ✓ La distanza tra le coppie origine-destinazione ricercate vede una progressiva omogeneizzazione nei vari intervalli di lunghezza del viaggio, con il notevole aumento sui viaggi molto lunghi (> 1.000 km) mentre quelli medio-lunghi subiscono una leggera contrazione relativa.
- ✓ All'interno delle rotte aeroportuali, la quota di domanda per il range di distanze 200-400 km si è innalzata fino a raggiungere valori simili a quella dei tragitti 100-200 km. Le rotte più lunghe, al contrario, sembrano avere un appeal inferiore

This eighth edition of the report on the long-distance coach market in Italy, prepared in collaboration with CheckMyBus.it digs into understanding the evolving nature of long-distance bus travel demand in Italy in the last four years (2017-2020). Various analyses have been presented profiling the user base, studying the developmental strategy of the market based on macros area relations, comparing annual/seasonal trends of prices, regional origin-destination (OD) share and the most requested routes. Airport routes have been treated separately because of their diverse market behaviour than regular interregional routes.
The compilation of four years of data into a structured database has made it possible to understand the market's interesting aspectsaspects of the market and its dynamism.

Synthesizing the research findings, the following are the main results that can be drawn for the coach market in 2020, which sure has been a completely different year.

Market and users' profile

- ✓ While 2019 had seen a 32% increase in origin-destination searched pairs with respect to 2018, the pandemic reduced this percentage by 45% in 2020 with regard to 2019.
- ✓ The deomographic mix of bus users has also changed in 2020. The gender distribution is at par for the first time and in contrast to previous years, which saw an increase in the use of the coach in the older age groups, in 2020 only the younger age groups started to grow again.

Characteristics and geography of connections

- ✓ A 15% increase in demand is observed for journeys lesser than 400km on routes excluding airports. Reasonably so, the quota of long-distance travellers (>400km) has reduced. With respect to the previous years, the evolving medium to very long-distance market has gone back a few years and will require some time for reconstruction depending on how the situation with the pandemic improves.

rispetto a prima, ma potrebbe essere una situazione temporanea.

- ✓ I primi 10 collegamenti aggregati a livello regionale, esclusi quelli che interessano gli aeroporti, comprendono 2 relazioni dal Nord al Sud, 3 relazioni dal Centro al Sud e 3 interne al Sud. Le rotte più cercate sono Lazio-Abruzzo (11%) e Campania-Abruzzo (6%). La Calabria totalizza il 18% delle ricerche (ad esempio, sono ben 198 le coppie origine-destinazione ricercate solo tra Lombardia e Calabria).
- ✓ Le rotte aeroportuali si concentrano principalmente sui due principali sistemi aeroportuali (Milano / Bergamo e Roma). Quest'anno i collegamenti con il Lazio hanno guadagnato quote di ricerca mentre la Lombardia ha notevolmente perso, anche se l'OD regionale Piemonte-Lombardia costituisce uno straordinario 31% del totale delle rotte cercate (prima era il 21%). Non emergono più relazioni aeroportuali a lunga a distanza con la Lombardia (Sicilia, Puglia e Calabria).Per quanto riguarda le principali destinazioni nel 2020, le prime 5 (Roma, Milano, Napoli, Torino e Bologna) hanno mantenuto i primi posti. La parte successiva della classifica vede una maggiore variazione, con alcuni aeroporti che guadagnano interesse (MXP, FCO) e alcune città più piccole con un'esplosione di richieste che le porta ad essere incluse nella Top 15 (Chieti, Giulianova) alle spese di altre più grandi (Palermo e Taranto che sono state espulse dalla lista).
- ✓ Considerando le rotte internazionali, le prime 5 città italiane hanno lievemente modificato il loro ordine relativo, con Roma che ha conquistato la prima posizione e diverse città del nord che hanno ceduto terreno.

I prezzi

- ✓ La tendenza al ribasso dell'indice dei prezzi degli anni precedenti è stata invertita nel 2020 a causa delle restrizioni alla capacità dei veicolo, della minore domanda e del generale crollo del mercato. Nel secondo semestre, l'indice dei prezzi per le rotte non aeroportuali è aumentato del 50% rispetto al medesimo periodo del 2019, mentre sulle rotte aeroportuali questo aumento è stato del 43%. Il prezzo medio pesato dei collegamenti nazionali è stato di 0,062 €/km e 0,093 €/km rispettivamente nel primo e nel secondo semestre del 2020.

- ✓ Within the airport routes, the 200-400 km range raised to reach a similar demand quota to the 100-200 one. Longer routes, on the contrary, appear to have lower appeal than before, but it may be a temporary situation.
- ✓ The top 10 connections aggregated at the regional level, excluding the ones involving airports, include 2 relations from the North to the South, 3 relations from Centre to the South and 3 internally in the South. The most searched routes are Lazio-Abruzzo (11%) and Campania-Abruzzo (6%). Calabria totalizes 18% of the researches (for example, 198 origin-destination couples searched just between Lombardia and Calabria).
- ✓ The airport routes mainly concentrate on the two principal airport systems (Milan/Bergamo and Rome). This year the connections with Lazio have gained search shares while Lombardy has considerably lost. The regional O-D Piemonte-Lombardy constitutes an extraordinary 31% of the total searched routes (previously 21%). Long distance airport relations with Lombardy (Sicily, Puglia and Calabria) do not show up anymore.
- ✓ Regarding national destinations in 2020, the top 5 have held onto their positions with respect to 2019. These are undisputedly Rome, Milan, Naples, Torino and Bologna. The next part of the ranking sees more variation, with some airport gaining interest (MXP, FCO) and some smaller cities rocketing to be included in the top 15 (Chieti, Giulianova) at the expenses of bigger ones (Palermo and Taranto) that have been kicked out of the list.
- ✓ Considering international routes, the top 5 Italian cities have slightly changed their respective position, with Rome getting for the first time on top and some northern cities losing place.

The prices

- ✓ The lowering trend of the price index has been reversed due to vehicle capacity restrictions, less demand and the general market collapse in 2020. In the second semester, the price index for routes excluding airports rose by 50% relative to

- ✓ I prezzi più alti si osservano durante i mesi estivi di luglio e agosto sia per le rotte normali che per quelle aeroportuali, le prime con una flessione nei mesi successivi, mentre le seconde con il permanere del livello elevato dei prezzi.
- ✓ L'indice dei prezzi segue il solito andamento decrescente con la distanza, fino a stabilizzarsi intorno agli 800 km. L'unico cambiamento nel 2020 è l'aumento complessivo dell'indice dei prezzi per tutte le gamme di distanza. Il prezzo per km per le rotte aeroportuali converge all'indice dei prezzi dei normali percorsi interregionali oltre i 600 km.
- ✓ Le rotte non-aeroportuali presentano prezzi in aumento per tutte le macro-regioni. L'incremento maggiore è per le relazioni Sud-Sud (55%) e il minimo per quelle Centro-Centro (16%). L'altra macro relazione che è risultata superiore all'incremento medio (32%) è Nord-Centro (34%). Per le rotte aeroportuali l'incremento medio dei prezzi per tutte le macro relazioni è del 30%, superato dal Sud-Sud (54%) e dal Nord-Centro (43%). L'incremento più basso si osserva per la macro relazione Centro-Sud (14%).
- ✓ Fra 10 rotte nazionali più ricercate ci sono 5 relazioni interne alla macroregione del Sud, 4 fra il Centro e il Sud e la restante è interna alla macroregione Nord. Mentre lo scorso anno il coinvolgimento della Sicilia era prevalente, quest'anno l'Abruzzo contribuisce a 6 delle prime 10 rotte: si tratta prevalentemente di collegamenti con Lazio e Campania.
- ✓ Tra le prime 10 rotte aeroportuali, Bari-Matera è stata tra le rotte popolari con il prezzo più basso nel 2019, ma si trova è al secondo posto dopo il collegamento Aeroporto Firenze-Bologna nel 2020: il prezzo su questa relazione è salito di oltre il 300%. Tra le prime 10 tratte ricercate quelle con il prezzo al km più basso sono i collegamenti dell'aeroporto di Fiumicino con Salerno e Chieti.
- ✓ Per la prima volta, nel secondo semestre del 2020 le prime 5 compagnie hanno avuto un prezzo mediamente superiore alle compagnie più piccole. Durante il mese di maggiori spostamenti, agosto, il prezzo medio delle prime 5 società è stato del 6% superiore alla media, mentre quello delle altre società è stato inferiore del 9%.

the second semester of 2019, while for the airport routes this increase was 43%. The domestic average weighted price was 0,062 €/km and 0,093 €/km respectively in the first and second semester of 2020.

- ✓ The highest prices are observed for both regular routes and airport routes during the summer months of July and August. The only difference is that after August price fell for the former but remained more or less the same until the end of the year for the airport routes.
- ✓ The price index follows the usual decreasing trend with distance, up to 800 km. The only change in 2020 is the overall increase in the price index for all the distance ranges. Price per km for airport routes converges to the price index of the regular interregional routes over 600 km.
- ✓ Non-airport routes show prices increasing for all the macro-regions. The most significant increase is for the South-South (55%) and the least for Centre-Centre (16%). The other macro relation that was above the average growth (32%) is North-Centre (34%). For the airport routes, the average price increase for all macro relations is 30% which is exceeded by the South-South (54%) and North-Centre (43%). The lowest increase is seen for the macro connection South-Centre (14%).
- ✓ In the top 10 national routes, there are 5 routes from the relation South-South, 4 from the Centre-South and the remaining is internal to the North macro-region. While last year the involvement of Sicily was prevalent, this year Abruzzo contributes to 6 out of the top 10 routes: These are predominantly connections with Lazio and Campania.
- ✓ Among the top 10 airport routes, while Bari-Matera was among the lowest priced popular route in 2019, it is in the second position after Firenze-Bologna Airport connection in 2020: the price on this relation has risen over 300%. The ones with the lowest price per km among the top 10 searched routes are Fiumicino airport connections with Salerno and Chieti.
- ✓ For the first time during the second semester of 2020 the Top 5 companies priced on average more than the smaller ones. During the month with more

travelling, August, the Top 5 companies' mean price was 6% above the average, while the other companies' one was 9% lower.